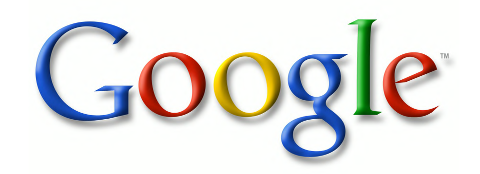
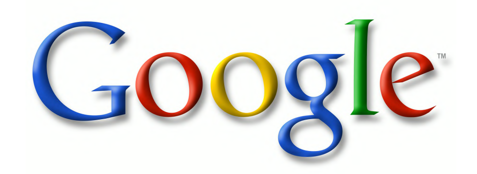
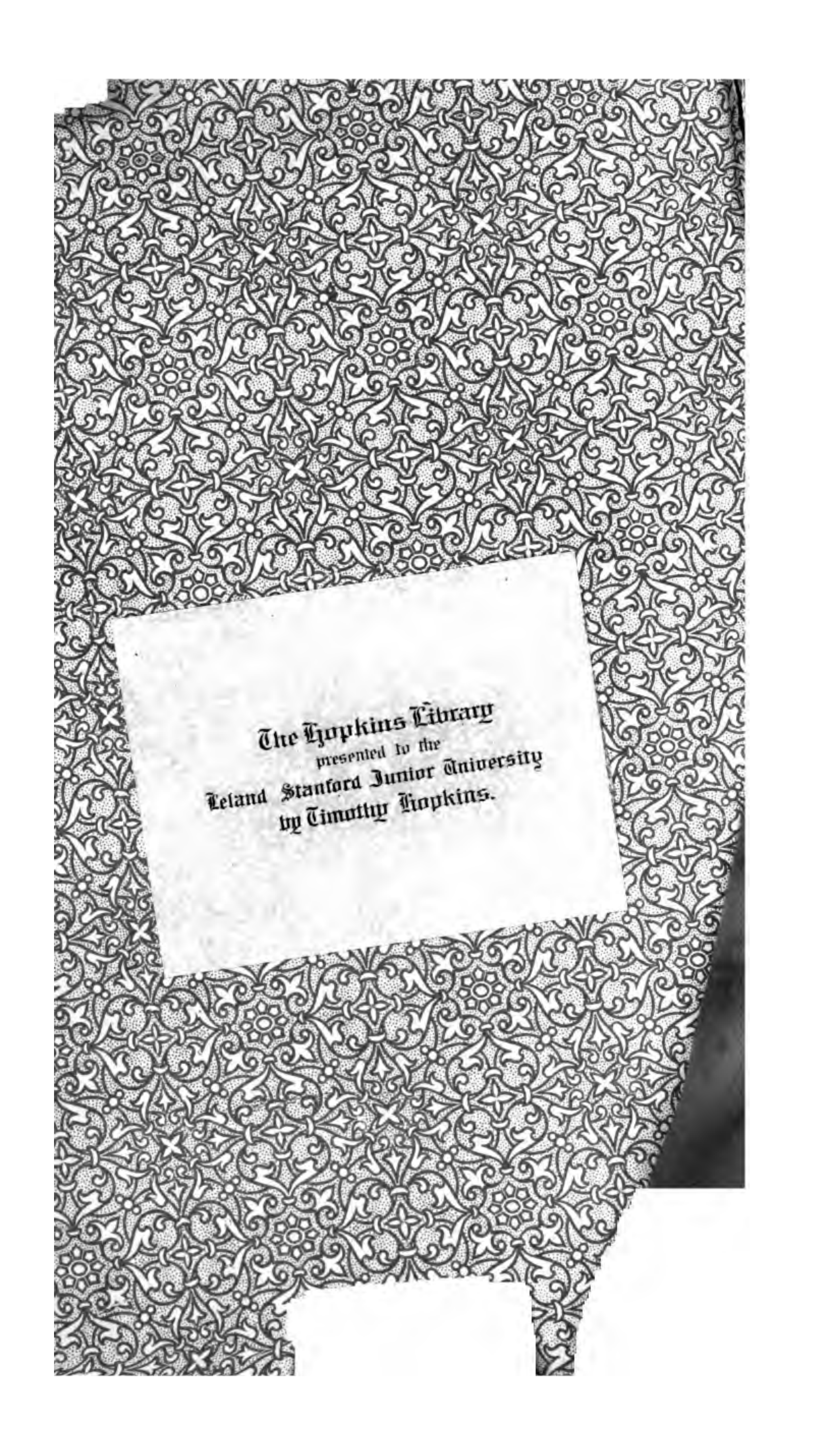
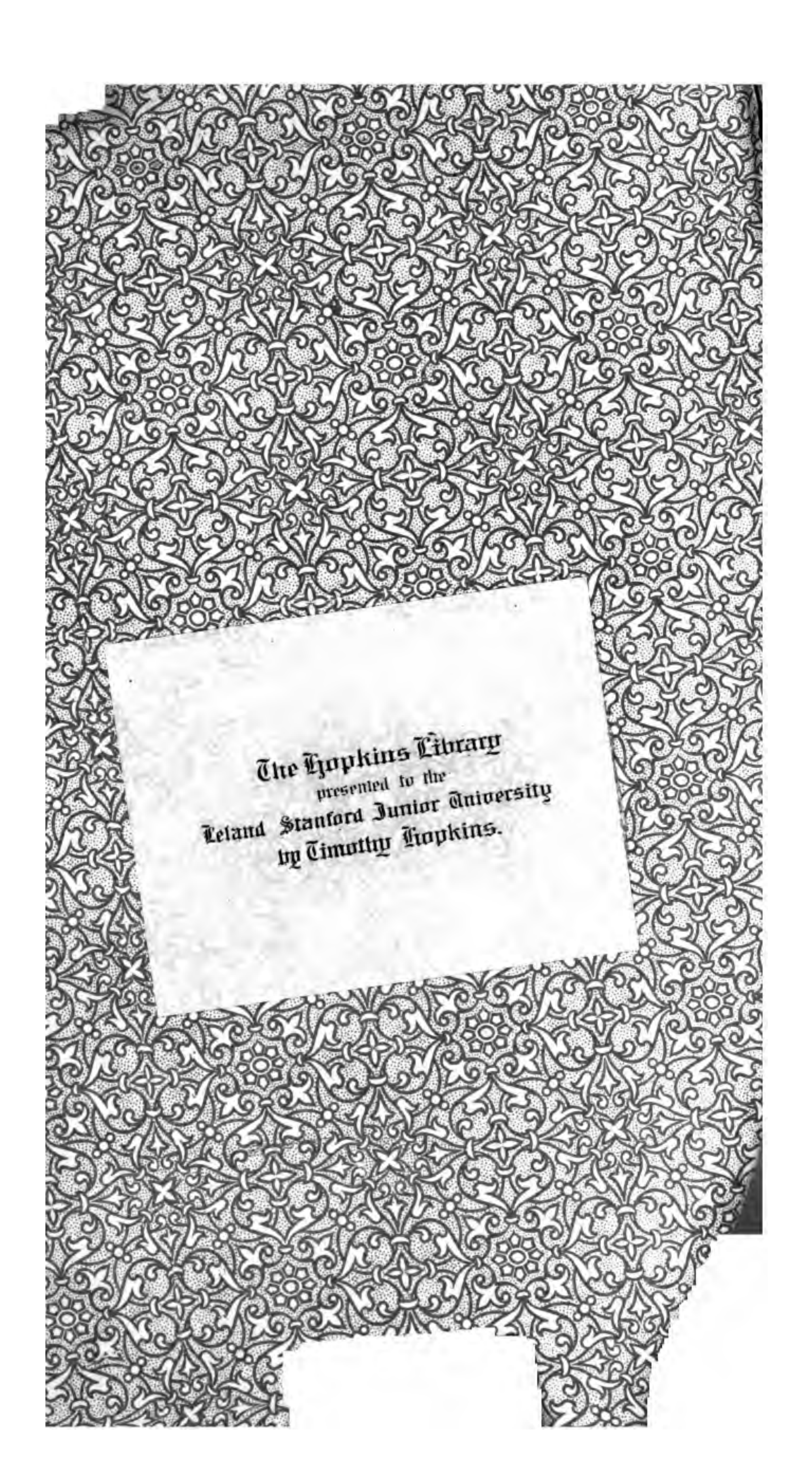
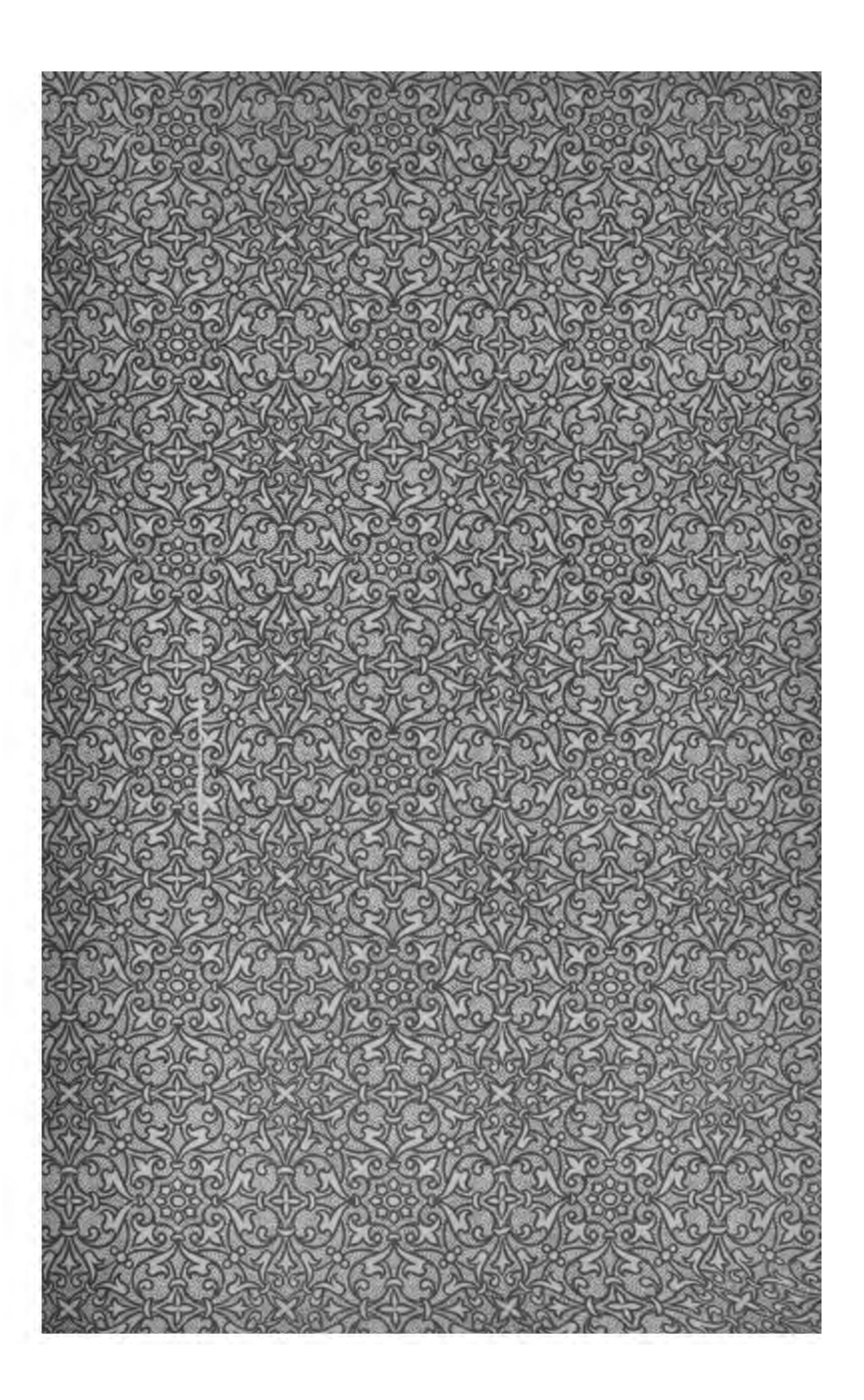







The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.



Die

Eisenbahnpolitik Oesterreichs

nach ihren

Finanziellen Ergebnissen.

Eine vergleichende Studie

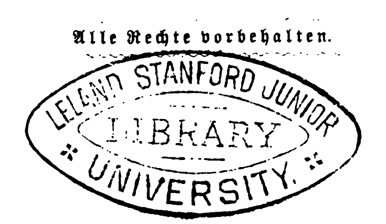
von

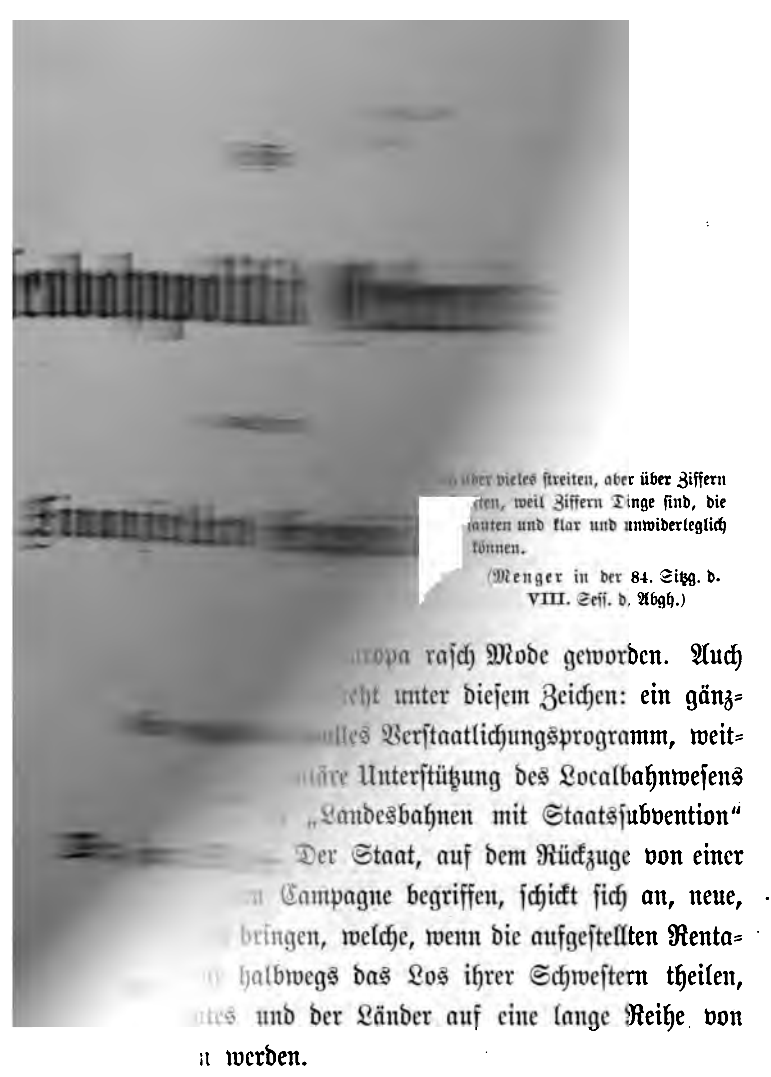
Dr. jur. Albert Eder.

Mit 14 graphischen Tafeln.



Wien
Manz'sche k. u. k. Hof-Verlags- und Universitäts-Buchhandlung
1894.


LELAND STANFORD JUNIOR
LIBRARY
UNIVERSITY.



...über vieles streiten, aber über Ziffern
...ten, weil Ziffern Dinge sind, die
...nnten und klar und unwiderleglich
können.

(Menger in der 84. Sitzg. d.
VIII. Sess. d. Abgh.)

...ropa rasch Mode geworden. Auch
...eht unter diesem Zeichen: ein gänz-
...lles Verstaatlichungsprogramm, weit-
...täre Unterstützung des Localbahnwesens
„Landesbahnen mit Staatssubvention“
Der Staat, auf dem Rückzuge von einer
...n Campagne begriffen, schickt sich an, neue,
...bringen, welche, wenn die aufgestellten Renta-
...halbwegs das Los ihrer Schwestern theilen,
...tes und der Länder auf eine lange Reihe von
...n werden.

...der misera contribuens plebs steht zu hoffen,
...maßgebenden Kreisen des Ernstes und der Verant-
...Augenblickes vollkommen bewusst ist, und dass nicht
...sten finanziellen Kalibers aufgefahren werden, um Sper-
...gdbeute heimzubringen. Eines aber thut vor allem not.
...n Hanseaten, die nicht bloß kühne Seefahrer, sondern auch
...tige Kaufleute waren, pflegten, wenn sie einen neuen Schiff-
...kannte Lande planten, vorher ihr Haus zu bestellen und
...und „Haben“ zu vergleichen; es galt ja ihre kaufmännische

Ehre, den Ruf des Hauses, welche rein und fleckenlos bleiben sollten, auch wenn die Fahrt misslang. Doppelte Vorsicht aber schien geboten, wenn fremdes Geld im Spiele war. Es will uns bedünken, als ob auch der Staat sich in der gleichen Lage befinde. Auch ihm geziemt es, bevor er sich finanziell auf unabsehbare Zeiten neuerlich engagirt, in einer wahrheitsgetreuen Generalbilanz sich und seinen Gläubigern Rechenschaft über die bisherige Gebahrung zu geben.

Die jetzige Staatsbahnära strengster Observanz ist bekanntlich nicht sehr alten Datums. Kaizl's treffliche Monographie „Die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Oesterreich" veranschaulicht, wie der Staat, nachdem er sich zuerst leichten Sinnes seines theuer erworbenen Besitzes begeben, durch beinahe dreißig Jahre die Rolle eines geduldigen und verlässlichen Bürgen und Zahlers zu spielen gezwungen war, und wie er schließlich, müde dieser einigermaßen undankbaren Aufgabe, sich aufraffte, um mit schweren Opfern das wieder zu erlangen, was er vordem schon besessen und verschenkt: ein einheitliches Staatsbahnnetz.

Welchen Einfluss hat dieses Schwanken zwischen zwei polaren Systemen — ein Charakteristikon des österreichischen Eisenbahnwesens — auf den Staatshaushalt geübt? Welche Rolle spielte der Staatssäckel bei den verschiedenen Phasen dieser Politik, und was ist das finanzielle Endergebnis derselben? Ist es dem gegenwärtigen Systeme gelungen oder kann es ihm nach den bisherigen Erfahrungen gelingen, uns von der Erbsünde vergangener Tage zu befreien, und berechtigen die bisherigen Resultate den Staat, in diesem Augenblicke eine neue kostspielige Experimentalpolitik zu inauguriren?

Tagespresse und Parlament, ja selbst die Fachliteratur haben diese Fragen bisher nur episodisch behandelt und aus den zerstreuten Quellen lediglich geschöpft, was für das gerade behandelte Thema erforderlich schien, wobei manchmal auch der angestrebte Zweck ein Wort mitzureden hatte. Auch das außerordentlich geschickte Finanzexposé

des diesjährigen Budgetberichtes, welches dieser Aufgabe gerecht zu werden versucht, steht unter dem Banne der Tendenz. Eine einheitliche ziffermäßige Beantwortung derselben aber ist unseres Wissens noch nicht erfolgt. Vielleicht ist daher der bescheidene Versuch, an die Lösung des bezeichneten Problemes heranzutreten und die Grundelemente für die Aufstellung einer Generalbilanz der staatlichen Eisenbahnpolitik zusammenzutragen, als Paraphrase der officiellen Darstellung willkommen.

Sehr nahe lag es bei einem solchen Versuche auch, das Eisenbahnwesen anderer Länder und Staaten zum Vergleiche heranzuziehen, damit sich ergebe, ob Erfolg oder Misserfolg im Systeme selbst oder in anderen Ursachen — sei es nun die verschiedene wirtschaftliche Lage, sei es die größere oder mindere Geschicklichkeit der leitenden Factoren — ihre Begründung finden. Dagegen wurde dem historischen wie dem kritischen Momente nur insoweit Raum gegönnt, als dies zum Verständnis der Zeit und des Stoffes unbedingt erforderlich schien.

Es sollen daher in dieser Studie vor allem die Zahlen sprechen. Sie reden eine Sprache, die auch in unseren Tagen den Wert noch nicht verloren, die Sprache der Wahrheit.

Inhalt.

Mit 14 graphischen Tafeln.



I.

'Ne angenehme Abwechslung, Sir.
(Altenglisches Schauspiel.)

Die Entwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens zerfällt in vier Abschnitte.[1]) Wie in einem Wandelbilde lösen Privat- und Staatsbahnsystem in wechselnden Gestaltungen einander ab. Während die erste und dritte Periode unter der ausschließlichen Herrschaft des reinen Privatbahnsystems steht, sind in der zweiten und vierten Staatsbau, Verstaatlichung und Staatsbetrieb die Leitmotive der österreichischen Eisenbahnpolitik.

Die erste Periode, 1825—1841, die Kindheit des Eisenbahnwesens, sieht die Staatsgewalt als theilnahmslose, beinahe misstrauische Zuschauerin, finanziell ist dieselbe nicht engagirt. Das kaiserlich Rescript von 1841 bildet den Ausgangspunkt einer finanziellen Betheiligung des Staates. Es folgt das strenge Staatsbahnsystem von

---

[1]) Dem Leser, welcher sich eine Uebersicht über die historische Entwicklung des Eisenbahnwesens in Oesterreich verschaffen will, empfehlen wir: Haberer's compendiös behandelte „Geschichte des Eisenbahnwesens", ferner Kupka's frisch und anschaulich geschriebenes Buch „Die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns von 1822—1866", dessen Angaben allerdings nicht immer verläßlich erscheinen, und Kaizl's vortreffliche, wenn auch vom stricten Verstaatlichungsstandpunkte verfaßte Broschüre „Die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Oesterreich". Auch in Altmeisters Sax' „Die Eisenbahnen" (S. 518) und Wagner's „Finanzwissenschaft" (S. 713 ff.) finden sich kurze, aber sehr übersichtliche Darstellungen der Zeit bis 1876. Reiches, jedoch kritiklos geschichtetes Material bieten die Jahrbücher von Konta, von 1866 bis 1888 fortgeführt.

1841—1854, respective 1858, dem wiederum die neue Heilslehre „Privatbahnen mit Staatsgarantie" ein vorzeitiges Ende bereitet. Doch auch dieser wirtschaftlichen Richtung, inaugurirt durch den Verkauf der nördlichen Staatsbahn, war keine dauernde Blüte beschieden, sie erhält ihren Todesstoß durch das Sequestrationsgesetz vom 14. December 1877, welches die notleidenden garantirten Bahnen — und deren waren nicht wenige — der Verstaatlichung überliefert. Was nun folgt, heißt Verstaatlichung in Theorie und Praxis, Staatsbahnsystem strictester Observanz.

II.

> Es wäre sehr verlockend, einen historischen Excurs nach den Zeiten der ersten Anfänge der Entwicklung des Eisenbahnwesens in Oesterreich zu unternehmen und aus den Peripetien unserer Eisenbahnpolitik die Folgerung zu ziehen, dass wir bis zu dem Augenblicke, wo wir zur Eisenbahnverstaatlichung im Jahre 1880 geschritten sind, gerade so schwankend, so unsicher und principienlos gewesen sind....
>
> (Kaizl in der 43. Sitzung der XI. Session des Abg.-Hauses.)

Der Beginn der finanziellen Bethätigung der österreichischen Staatsverwaltung am Eisenbahnwesen fällt mit der Inauguration eines entschiedenen Staatsbahnsystemes zusammen. Die Marksteine dieser ersten Epoche staatlicher Ingerenz, das Hofkanzleidecret vom 23. December 1841 [1]) und die Concession der Südbahn vom 23. September 1858 bezeichnen Anfang und Ende des ersten Versuches des Staates, als selbständiger Unternehmer im Eisenbahnwesen aufzutreten. Man kann hiebei drei Stadien unterscheiden: die Schaffung eines staatlichen Eisen-

[1]) In der Zeit von 1825, in welchem Jahre der Bau der ersten Eisenbahn Oesterreichs, der Linie Linz—Budweis, begonnen wurde, bis 1841 überließ der Staat das ganze Gebiet vollständig der privaten Unternehmerthätigkeit und betheiligte sich an den Schöpfungen dieser Periode finanziell in keiner Weise. Von den Unternehmungen dieser Epoche kommen daher lediglich diejenigen in Betracht, welche in der folgenden Periode vom Staate eingelöst und in das Staatsbahnnetz einbezogen wurden. Es sind dies die Wien—Raaber-, beziehungsweise Wien—Gloggnitzer-Bahn (1839), später ein wichtiger Bestandtheil der südlichen Staatsbahn, die priv. lombardisch-venezianische Ferdinandsbahn (1840), ferner die Eisenbahnen von Mailand nach Como und von Mailand nach Monza (1840),

bahnnetzes, den Betrieb desselben und den Verkauf dieses Netzes. Aus dieser Eintheilung ergibt sich auch, welche Momente die entscheidenden Factoren für das Ergebnis dieser Epoche bilden. Es sind dies erstens: die Anlagekosten des Staatsbahnnetzes, zweitens: die nach erfolgter Consolidirung des Betriebes aus den Betriebsergebnissen der einzelnen Staatsbahnen resultirende Verzinsung des aufgewendeten Capitales, drittens endlich: der bei dem Verkaufe der Staatsbahnen erzielte Erlös und eine Vergleichung desselben mit dem Capitals- und Rentabilitätswerte der veräußerten Bahnen.

„Der Widerwille gegen jede Art von Zinsengarantie und das Bestreben, in der systematischen Anlage eines einheitlichen Netzes vollständig freie Hand zu haben", brachte im Zeitpunkte der ersten Eisenbahnbaisse, welche die meisten der bestehenden Privatbahngesellschaften zwang, sich an den Staat um Hilfe zu wenden, da das mobile Capital in seinen hochfliegenden Erwartungen einigermaßen getäuscht, sich zurückzog, die Regierung zum Entschlusse einer großen und energischen Verstaatlichungsaction. Das mehrfach citirte Patent vom 20. December 1841[1]), welches die Bahnen in Staats- und Privatbahnen sondert, erklärt als erstere die vom Mittelpunkte des Reiches bis zur Reichsgrenze führenden Hauptlinien, und zwar „die Linie von Wien über Prag nach Dresden, von Wien nach Triest, von Venedig über Mailand nach dem Comersee, dann jene in der Richtung gegen Bayern". Obwohl in dem qu. Patente der Bau der Staatsbahnen nur für den Fall in Aussicht genommen erscheint, als private Unternehmerthätigkeit sich fern halten sollte, „oder die bestehenden Unternehmungen ihre übernommenen Verpflichtungen zum Baue oder zur Vollendung der Staatsbahnen zu erfüllen außer Stande wären" und die pachtweise Ueberlassung des Betriebes der fertiggestellten Staatsbahnstrecken an bestehende Privatunternehmungen angeordnet wird, so beschränkt sich die große Verstaatlichungsaction doch keineswegs auf diesen Umfang, sondern wurde sowohl der Bau der Staatsbahnen vom Staate fast durchwegs

[1]) Schon mit Cabinetschreiben vom 25. November 1837 hatte die Regierung in thesi die Erklärung abgegeben, dass die Staatsverwaltung das Recht, Eisenbahnen zu bauen und zu betreiben, sich vorbehalte, jedoch derzeit davon keinen Gebrauch machen wolle.

auf eigene Rechnung ausgeführt, als auch die Einlösung der Privatbahnen in das Programm aufgenommen. Wir müssen also bereits in der ersten Staatsbahnperiode zwischen der Bauthätigkeit und der Einlösungsthätigkeit unterscheiden; erstere tritt bereits mit Beginn des Jahres 1842 auf den Plan und erstreckt sich bis zum Jahre 1858, während letztere erst im Jahre 1849 beginnt und im Jahre 1854 abschließt.[1])

Der Bauthätigkeit des Staates dankt die nördliche und zum größten Theile die südliche Staatsbahn (Gloggnitz—Triest) ihre Entstehung, doch bestand die Hauptaufgabe dieser Thätigkeit im Ausbaue der eingelösten Bahnen. Die Tiroler Bahn, sowie die Linie Steinbrück—Agram zu vollenden, war ihr nicht mehr beschieden.

Die Einlösung der Privatbahnen erhielt ein Vorspiel durch eine Hilfsaction, welche staatlicherseits zum Schutze notleidender Privatbahnen im Jahre 1846 eingeleitet wurde.

Die schlechten Erträgnisse der Eisenbahnen infolge des Missjahres 1845, die Handelskrise von 1846, die auf die hochgespannten Erwartungen baldiger und ungewöhnlicher Rentabilität der neuen Verkehrswege folgende Enttäuschung brachten einen Umschlag der vorhergegangenen wahnsinnigen Speculation und eine solche Baisse in Eisenbahnwerten mit sich, dass die Lage der meisten Privatgesellschaften sich bald sehr precär gestaltete und ein Zusammenbruch drohte. Angeblich, um die Gefahr einer Alteration des Staatscredites (?) zu vermeiden, in Wahrheit wohl, weil die Idee einer Expansion des Staatsbahn-

---

[1]) Bei der Einlösungsthätigkeit ist das finanzielle Moment das wesentliche und muss dieselbe daher im vorliegenden Abschnitte eine ausführlichere Behandlung finden als die Bauthätigkeit, bei welcher nur die Totalanlagekosten, und zwar lediglich nach den einzelnen Bahnstrecken gesondert, in Betracht kommen, da eine Untersuchung und Differenzirung der einzelnen Posten, eine Sonderung nach Bau- und Einrichtungs- (Instruirungs-) Kosten u. dergl., eine Rückführung auf die Längeneinheit oder eine Vergleichung derselben mit den Kosten von heute ꝛc., so großes culturhistorisches Interesse eine solche auch bietet, und so leicht sie meistentheils gewesen wäre, doch für den vorliegenden Zweck unnützer Ballast ist. Dem Historiker erschließen diesfalls reiches Material die Tafeln der k. k. statistischen Centralcommission und die Mittheilungen aus dem Gebiete der Statistik, sowie die bezüglichen Acten des k. k. Finanzministeriums.

netzes durch allmähliche Einlösung der bestehenden Privatbahnen in den maßgebenden Kreisen bereits Wurzel gefasst hatte, entschloss sich die Staatsverwaltung einzugreifen. Mit a. h. Entschließung vom 18. November 1846 wurde die Errichtung einer eigenen außerordentlichen Creditcasse bei der Staatsschuldentilgungscasse angeordnet, welche die Bestimmung hatte, aus den ihr besonders zugewiesenen Geldmitteln Actien bestimmter inländischer, bereits concessionirter, auf Erweiterung und Benützung der neuen Communicationsmittel (scil. des Staates) berechneter Gesellschaftsunternehmungen zu Preisen, welche ihrem wahren Werte entsprechen, in geeigneter Weise anzukaufen.[1]) Kaum war diese Maßregel bekannt geworden, erfolgte ein so rasches Steigen der Course, dass die Action verschoben werden musste. Als sich dieselben ermäßigt hatten, begann der Ankauf. Zuerst wurden zehn Millionen flüssig gemacht und in der Zeit vom 7. December 1846 bis zum April 1847 Eisenbahnwerte für 6·37 Millionen Gulden, und zwar Actien der Wien—Gloggnitzer, der lombard.-venezianischen Ferdinandsbahn und der ungarischen Centralbahn angekauft. Da aber bereits im September durch die hohen Ansprüche, welche seitens des zerrütteten Geldmarktes fort und fort an diese Casse gestellt wurden, der Credit nahezu erschöpft war, sollte die Einstellung ihrer Wirksamkeit erfolgen. Die dadurch hervorgerufene Panik bewog jedoch den Staat, auf der betretenen Bahn fortzuschreiten, ein weiterer Credit von 15 Millionen wurde bewilligt und der Ankauf von Bahnpapieren fortgesetzt, so dass

---

[1]) Kupka, S. 96 ff. Sax, S. 515. Ein Artikel der Wiener Zeitung vom 20. November 1846 motivirt diese Maßregel ausführlich mit der Verstaatlichungsabsicht und schließt nach Schilderung der bestehenden trüben Sachlage: „Unter solchen Umständen kann Hilfe am nachhaltigsten nur geschaffen werden, wenn sich ein redlicher Käufer findet, der, mit reichlichen Geldmitteln versehen, den bedrängten Verkäufern ihre ausgebotenen Effecten abnimmt und hinausbezahlt. Einem redlichen Käufer ist zuzutrauen, dass er nicht unbillig gegen den Verkäufer sein werde . . ." Ob es vom Standpunkte des Staates als Eisenbahnunternehmer nicht klüger gewesen wäre, die herrschende Baisse gleich zum möglichst billigen Erwerbe der in Aussicht genommenen Linien zu benützen, wobei ein Heruntergehen unter den wirklichen Anlagewert der Linien keineswegs nothwendig war, statt als „redlicher Käufer" das Geld zu benützen, um sich die Preise zu haussiren, lassen wir dahingestellt sein.

bis Ende 1847 auch diese Summe bis auf circa eine Million verausgabt war. Die Staatsverwaltung befand sich nun im Besitze von:

40.004	Stück	Actien	der	ungarischen Centralbahn
30.056	„	„	„	lomb.-ven. Ferdinandsbahn
11.781	„	„	„	Gloggnitzer Bahn
und 2.711	„	„	„	Oedenburger Bahn [1]),

so dass ungefähr 50—60% sämmtlicher von diesen Gesellschaften verausgabten Actien sich in Händen der Regierung befanden. Nunmehr erfolgte am 29. September 1847 die Auflösung der Creditcasse.

Die fortgesetzten finanziellen Calamitäten der genannten Gesellschaften, vor allem die Mitleidenschaft, in welche die Regierung durch ihren großen Actienbesitz gezogen worden war, drängten gebieterisch nach Einlösung der nothleidenden Bahnen. Im Jahre 1850 kam als erste die ungarische Centralbahn an die Reihe (Vertrag vom 7. März), unmittelbar darauf die Krakau—Oberschlesische Bahn (Vertrag vom 30. April), diesen folgt im Jahre 1851 die Mailand—Como-Bahn (Vertrag vom 19. März) und zwei Jahre später die lombardisch-venezianische Ferdinandsbahn (Vertrag vom 9. Juni 1853). Den Reigen dieser Bahnen beschließt die mit Vertrag vom 31. Juli 1854 vom Staate erworbene Oedenburger Bahn, nachdem im vorhergehenden Jahre mit Uebereinkommen vom 4. August als weißer Rabe unter den bisher aufgezählten Unternehmungen, lediglich um die Verbindung der südlichen Staatsbahn mit Wien in Staatshände zu bringen, die Wien—Gloggnitzer Bahn eingelöst worden war. [2])

Die Einführung des Staatsbetriebes erfolgte mit a. h. Erlasse vom 8. December 1849 zuerst auf der nördlichen Staatsbahn

---

[1]) Czoernig, Oesterreichs Neugestaltuug, S. 211, 219 und 220.

[2]) Ob und in welchen Fällen diese Einlösungsaction eine glückliche war, ergibt sich für jeden einzelnen Fall aus der Vergleichung der ausgewiesenen Baucapitalien einerseits und der Betriebsergebnisse in den der Einlösung vorangegangenen und nachfolgenden Jahren andererseits mit der Einlösungssumme. Für die vorliegende Untersuchung ist diese Frage von geringem Belang, für die Feststellung der Baucapitalien und Betriebsergebnisse bieten das erforderliche Material die statistischen Tafeln der k. k. statistischen Central-Commission.

(1. Juni); den Höhepunkt erreichte derselbe in den Jahren 1852—1854[1]) und endigt mit dem Verkaufe der einzelnen Staatsbahnen. Die Feststellung der finanziellen Betriebsresultate gibt uns einerseits ein genaues Maß der Verzinsung der aufgewendeten Capitalien, andererseits bietet sie einen Maßstab für die Beurtheilung der folgenden Veräußerungsoperation.

Der Verkauf der Staatsbahnen, welcher dem System ein jähes Ende bereitet, fällt in die Jahre 1855—1858. Für diesen Systemwechsel, dem weniger die Enttäuschung über die Ergebnisse des Staatsbahnsystems als das fieberhafte Streben des Finanzministers Baron Bruck und seines Nachfolgers Baumgarten, sich mit einem Schlage die nötigen Mittel zur Durchführung der lange geträumten Valutaregulierung zu verschaffen, zugrunde lag, wurde durch das in Gemäßheit der a. h. Entschließung vom 8. September 1854 er-

---

[1]) Ende des Jahres 1854 standen im Staatsbetriebe: 1. die nördliche Staatsbahn von der sächsischen Grenze bei Bodenbach bis Brünn und Olmütz, 2. die südliche Staatsbahn, und zwar die I. Section von Wien bis Mürzzuschlag mit den Seitenbahnen nach Laxenburg und Oedenburg, die II. Section von Mürzzuschlag nach Laibach, 3. die südöstliche Staatsbahn von Marchegg bis Szolnok und Szegedin, 4. die östliche Staatsbahn von Krakau bis an die preußische Grenze bei Myslowitz, 5. die lombardisch-venezianischen Staatsbahnen von Venedig bis Coccaglio und Mantua und von Mailand über Monza bis Cameralata bei Como und 6. die Montanbahn von Orawitza nach Bazias, im ganzen 1766·4 *km* gegen 1413·8 *km* des Jahres 1853 und 1166·6 *km* vom Jahre 1852. Im Baue befanden sich die Wiener Verbindungsbahn, die Fortsetzung der südlichen Staatsbahnlinie von Laibach nach Triest und weiter bis an die lombardisch-venezianische Grenze, die Linie Steinbrück—Agram mit der Verlängerung bis Sissek und Karlstadt, die galizische Staatsbahn von Krakau über Bochnia bis Dembica, die Linie Szegedin—Temesvar der südöstlichen Staatsbahn, die Strecke Fünfkirchen—Mohacs, die Nordtiroler Bahn von Innsbruck bis an die bayerische Grenze bei Kufstein, die Linie von Coccaglio nach Bergamo mit der Verlängerung bis Monza, die Südtiroler Bahn von Verona nach Bozen und endlich die Linie von Treviso bis an den Tagliamento mit der Verlängerung an die lombardisch-venezianische Grenze zum Anschlusse an die südliche Staatsbahn (Kupka, S. 181). Die Kilometerzahl der Jahre 1855 und 1856, 535·4 *km* und 669·8 *km* im Vergleich zum nächsten Jahre, ist bezeichnend für den jähen Abfall, den der Staatsbetrieb in diesem Zeitpunkte erlitt.

flossene Concessionsgesetz vom 14. September 1854, betreffend die Ertheilung von Concessionen für die Privatbahnen, das erforderliche juristische Substrat geschaffen. Bald nach der feierlichen Proclamation des neuen Systems in einem Artikel der Wiener Zeitung vom 10. November 1854[1]) schritt man zur Nutzanwendung, indem der Staat mit Uebereinkommen vom 1. Jänner 1855 die nördliche und südöstliche[2]) Staatsbahn an ein Consortium französischer Capitalisten veräußerte, welches sich auf Grund der Concessionsurkunde vom 1. Jänner 1855 — der ersten auf Basis des Concessionsgesetzes ertheilten — als „Oesterreichische Staatseisenbahngesellschaft" constituirte. Den genannten Linien folgten die lombardisch-venezianischen Staatsbahnen, welche mit Uebereinkommen vom 14. März 1856 (a. h. genehmigt am 17. April) an ein Consortium in- und ausländischer Capitalisten verkauft wurden. Bezüglich der östlichen Staatsbahn fand eine Theilung zwischen der Nordbahn und der galizischen Karl Ludwig-Bahn statt, indem erstere das Stück Slupun—Krakau sammt der Flügelbahn Trzebinia—Oswiecim (Concession vom 26. Juni 1858), letztere die Strecken Krakau—Dembica nebst den Flügelbahnen nach Wielicka und Niepolomice (Concession vom 7. April 1857) übernahm. Den Abschluss bildete der Verkauf der südlichen Staatsbahn, sowie der Fragmente der Tiroler Bahn und der croatischen Linie an dasselbe Consortium, welches die lombardisch-venezianischen Staatsbahnen erworben hatte (1858).

Der Zeitraum von 1854—1858 bildet daher die Uebergangsperiode zwischen dem Staatsbahn- und Privatbahnsystem und zugleich den finanziellen Abschluss der Staatsbahnepoche; er repräsentirt den finanziellen Erlös, die Schaffung des „Habens", welches dem „Soll" gegenübergestellt wird.

Aus dem Zwecke dieser Untersuchung ergibt sich auch die Art und Weise der Anordnung des zu untersuchenden Materiales. Indem wir zunächst das Staatsbahnnetz in die drei Gruppen, und zwar 1. des

---

[1]) Abgedruckt bei Kupka, S. 180; man vergleiche damit den (ebenfalls bei Kupka, S. 85 producirten) Artikel dieses Blattes vom 22. December 1841.

[2]) Letztere mit Ausnahme der in Bau begriffenen Strecken Szolnok—Debrezin und Püspök—Ladany—Großwardein, welche laut Concessions-Urkunde vom 10. November 1856 an die Theißbahn abgetreten wurden.

nachherigen Netzes der österreichischen (später österreichisch-ungarischen) Staatseisenbahngesellschaft (der Kürze halber fortan als St.-E.-G.-Gruppe bezeichnet), 2. des nachherigen Netzes der Südbahn (Südbahngruppe) und 3. der östlichen Staatsbahn[1]) scheiden, werden wir bei jeder Gruppe das investirte Capital, sowie den beim Verkauf erzielten Erlös constatiren, aus deren Zusammenstellung die finanzielle Bilanz der staatlichen Action sich ergibt.

I. Gruppe St.-E.-G.

bestehend aus a) der nördlichen, b) der südöstlichen Staatsbahn, c) der (im Zeitpunkte des Verkaufes noch nicht eröffneten) Baziascher Montanbahn und d) der (im Baue befindlichen) Linie Szegedin—Temesvar.

Wie bereits erwähnt, verdankt die nördliche Staatsbahn lediglich der Bauthätigkeit des Staates ihre Entstehung. Nach Vollendung der Schlussstrecke Prag—Bodenbach löste der Staat am 30. April 1850 den interimistischen Betriebspachtvertrag mit der Nordbahn[2]) und übernahm den Betrieb der nördlichen Linie[3]) in eigene Regie.

---

[1]) Die Veräußerung der beiden in der vorstehenden Anmerkung erwähnten Theilstrecken der südöstlichen Staatsbahn an die Theißbahngesellschaft bedarf ihrer finanziellen Simplicität halber keiner abgesonderten Behandlung.

[2]) Nach Kupka betrugen während der Pachtdauer von 4 Jahren 8 Monaten die Gesammteinnahmen 5478 Millionen Gulden C.-M., die Auslagen, welche für die Betriebsleistung in Anspruch genommen wurden, 5241 Millionen Gulden C.-M., also 95·6% der Einnahmen, so dass der Staatscassa nur 0·237 Millionen Gulden C.-M. oder jährlich im Durchschnitte etwa 50.960 fl. C.-M. zuflossen, wobei die von der Gesellschaft beanspruchte Pachtguthabung in der Höhe von 56.466 fl. C.-M. nicht in Betracht gezogen ist. Nachdem im Jahre 1845 die Anlagekosten für die Linie Olmütz—Prag auf circa 16 Millionen Gulden zu veranschlagen sind und bei Beginn des Jahres 1850 bereits über 24 Millionen Gulden C.-M. betrugen, bezeichnet Kupka mit Recht dieses Erträgnis aus dem Pachtvertrage als ein ungünstiges.

[3]) Mit der sächsischen Regierung wurde am 31. December 1850 ein Staatsvertrag abgeschlossen, welcher den Uebergangsverkehr an der sächsischen Grenze bei Bodenbach regelte.

Die Betriebsergebnisse sind demnach erst vom Jahre 1850 in Betracht zu ziehen.

Die Anlagekosten betrugen:

im Jahre 1850 . . .	34,705.644	fl. C.-M.
„ „ 1851 . . .	41,528.672	„ „
„ „ 1852 . . .	44,677.145	„ „
„ „ 1853 . . .	47,498.143	„ „
„ „ 1854 . . .	47,672.506	„ „

wobei für die Zinsenberechnung das Capital per 1,500.000 fl. der Strecke Bodenbach—sächsische Grenze, welche sich nicht im Betrieb der österreichischen Verwaltung befand, in Abzug zu bringen ist.

Die nach Abzug der Ausgaben von den Bruttoeinnahmen resultirenden Reinerträgnisse dieser Bahn betrugen [1]):

im Jahre 1851 [2])	920.204	fl. C.-M.
„ „ 1852	1,127.327	„ „
„ „ 1853	1,639.484	„ „
„ „ 1854	2,211.756	„ „

---

[1]) Nach den statistischen Berichten bezifferten sich:

		Gulden C.-M.		Gulden C.-M.
im Jahre 1851	die Bruttoeinnahmen auf	3,014.608,	die Ausgaben auf	2,094.404
„ „ 1852	„ „	4,179.194	„ „	3,051.867
„ „ 1853	„ „	4,282.238	„ „	2,642.754
„ „ 1854	„ „	4,950.487	„ „	2,738.731

[2]) Nach den Ausweisen über den Staatshaushalt (statistische Tafeln) stellt sich das an die Staatscasse in Abfuhr gebrachte Reinerträgnis der nördlichen Staatsbahn folgendermaßen:

im Jahre 1851 wurden abgeführt	1,007.409	fl. C.-M.
„ „ 1852 „ „	1,059.113	„ „
„ „ 1853 „ „	1,319.191	„ „
„ „ 1854 „ „	1,832.569	„ „
„ „ 1855 „ „	298.699	„ „

Dagegen war von der Staatsverwaltung in den folgenden Jahren an Abgängen zu ersetzen, und zwar:

Diese Reinerträge repräsentiren folgende Verzinsung [1]) der in der Colonne auf S. 11 angegebenen Capitalien [2]), und zwar:

für das Jahr	1851	2·65 %
„ „ „	1852	2·71 %
„ „ „	1853	3·80 %
„ „ „	1854	4·81 %

Wie sich aus dem Vorstehenden ergibt, war das Erträgnis ein sehr gutes. Dasselbe bewegt sich nicht bloß absolut, sondern auch

---

im Jahre	1856	16.536 fl. C.-M.
„ „	1857	7.435 „ „
„ „	1858	7.861 „ „
und „ „	1859	21.450 „ „

Es gelangten demnach thatsächlich im ganzen nur 5,463.699 fl. C.-M. zur Abfuhr, das ist um 435.072 fl. C.-M. weniger als die Summe der oben angeführten Reinerträgnisse ergibt. Diese Divergenzen zwischen den Reinerträgen nach den Ausweisen der Eisenbahnbehörde und den in den Ausweisen des Staatshaushaltes angeführten Beträgen finden sich bei sämmtlichen Staatsbahnen und erklären sich, wie in dem statistischen Berichte pro 1856 bemerkt wird, aus dem Umstande, dass gewöhnlich nicht der volle „Reinertrag" an die Staatscasse abgeführt, sondern sehr häufig Summen für nahe Zahlungen, Investitionen u. dgl. zurückbehalten wurden. Die allerdings sehr seltene Erscheinung, dass sich im Staatshaushaltungsausweis ein höherer Betrag findet als im Eisenbahnbericht, erklärt sich daraus, dass bei Verfassung dieser Berichte das Reinerträgnis durch Einstellung von Beträgen, welche zwar später gezahlt, aber vielleicht zum Theil in ein früheres Jahr zurück zu contiren waren, corrigirt wurde.

[1]) Die Berechnung der Verzinsung des ermittelten Anlagecapitales erfolgt der Einfachheit halber und um jeden Irrthum in pejus zu vermeiden, durchwegs in der Weise, dass das Erträgnis jedes Jahres mit dem für das vorgehende Jahr ermittelten Capitale in Relation gesetzt wurde, z. B. das Erträgnis der nördlichen Staatsbahn im Jahre 1851 per 920.204 fl. zu den Anlagekosten pro 1850 per 33,205.644 fl. Allerdings ergibt sich bei dieser Art der Berechnung ein günstigeres Procentverhältnis als das thatsächliche.

[2]) Nach den Ausweisen des Staatshaushaltes stellt sich dieses Procentverhältnis

im Jahre	1851	auf 2·90
„ „	1852	„ 2·55
„ „	1853	„ 3·04
„ „	1854	„ 3·98

relativ in aufsteigender Linie und erreicht im Jahre 1854 fast 5 % (oder nach dem Ausweise für den Staatshaushalt 4 %) des Anlage-capitales. Für den Fall einer Veräußerung war demnach jedenfalls kein geringerer Betrag als das pro 1854 ausgewiesene Anlagecapital von 47,672.506 fl. C.-M. oder — abzüglich Bodenbach—sächsische Grenze — von 46,172.506 fl. C.-M. der Valutabestimmung zugrunde zu legen.

Die südöstliche Staatsbahn entstand durch Einlösung der ungarischen Centralbahn. [1])

Die Geschichte dieser Bahn ist nichts als eine Reihe finanzieller Calamitäten der drückendsten Art [2]), welche ihr Ende erst mit der Einlösung derselben durch den Staat finden (Vertrag vom 7. März 1850), der sich, wie bereits erwähnt wurde, schon seit dem Jahre 1848 im Besitze des größeren Theiles der Actien befand. Die Einlösungssumme betrug 20,458.361 fl. C.-M. Die Bezahlung derselben erfolgte durch Austausch der in fremdem Besitze befindlichen Actien im Nominalwerte von 8 Millionen Gulden C.-M. in 4 % ige Staatsschuldverschreibungen.

Während des Staatsbetriebes erfolgte der Ausbau der Strecken Waitzen—Pressburg und Czegled—Szegedin. Im Baue befanden sich die Strecken Szegedin—Temesvar, Szolnok—Debrezin und Püspök—Ladany—Großwardein.

Nach den statistischen Berichten erscheint Ende 1850 das Anlage-capital mit 17·179 Millionen Gulden [3]) angegeben.

---

[1]) Diese Bahn wurde am 16. Mai 1844 als Pferdebahn concessionirt und sollte die Linie Marchegg—Preßburg—Pest—Debrezin sammt den Flügelbahnen nach Komorn, Arad, Großwardein und Rakonocz umfassen. Auf Grund der Beschlüsse der Generalversammlung vom 29. Juni 1844 und 8. März 1845, genehmigt durch die kgl. ungarische Statthalterei unter dem 8. April 1845, wurde dieselbe als Locomotivbahn gebaut. Die Strecke Pest—Waitzen wurde am 15. Juli 1846, die von Pest nach Szolnok am 1. September 1847 und jene von Marchegg nach Pressburg am 20. August 1846 eröffnet.

[2]) Vergl. darüber Kupka, S. 72 ff.

[3]) Die Beantwortung der Frage, ob die Einlösungssumme angemessen war, ergibt sich hieraus von selbst.

Im Jahre 1851	beträgt	dasselbe	21,809.228	fl. C.-M.
„ „ 1852	„	„	25,865.882	„ „
„ „ 1853	„	„	32,977.232	„ „
„ „ 1854 [1]	„	„	37,677.022	„ „

wobei für die Zinsenberechnung der auf die Strecke Marchegg—Pressburg entfallende Capitalsbetrag pro 1,186.782 fl. C.-M. in Abschlag zu bringen ist.

Auf dieser Linie hat der Staatsbetrieb die günstigsten Resultate erzielt. Das Reinerträgnis belief sich nach den statistischen Tafeln und Berichten [2])

im Jahre 1851 auf	576.637	fl. C.-M.
stieg im folgenden Jahre auf	1,043.308	„ „
im nächstfolgenden auf	1,325.176	„ „
und erreichte im Jahre 1854 die Höhe von	1,906.265	„ „ [3])

[1]) Ohne das für die Strecken Szegedin—Temesvar, Szolnok—Debreczin und Püspök—Ladany—Grosswardein bereits verwendete Baucapital, welches auf 5,499.545 fl. 39 kr. C.-M. veranschlagt werden muss (Concession der Theissbahn v. 10. November 1856). Die auf die Linie Szegedin—Temesvar entfallenden Baukosten zu berechnen, scheint aus den bei Gelegenheit der Behandlung der Veräußerungsaction zur Sprache kommenden Gründen nicht erforderlich (Vertrag v. 10. Juni 1856).

[2]) In den Jahren 1851—1854 betrugen

die Brutto-Einnahmen	1,613.309 fl. C.-M.,	die Ausgaben	1,042.682	fl. C.-M.
„ „	3,250.371 „ „	„ „	2,207.063	„ „
„ „	3,765.358 „ „	„ „	2,440.180	„ „
„ „	6,509.148 „ „	„ „	3,201.708	„ „

[3]) Nach den Ausweisen des Staatshaushaltes betrugen die an die Staatscasse zur Abfuhr gebrachten Reineinnahmen

im Jahre 1851	529.080	fl. C.-M.
„ „ 1852	1,378.086	„ „
„ „ 1853	1,246.939	„ „
„ „ 1854	1,906.265	„ „

Hiezu kamen im Jahre 1855 noch Nachzahlungen im Betrage von 1,202.369 fl. C.-M.

Diese Reinerträgnisse stellen eine sehr vortheilhafte Verzinsung des ausgewiesenen Anlagecapitales dar, welche

für das Jahr 1851	. . . . .	3·32 %
„ „ „ 1852	. . . . .	4·78 %
„ „ „ 1853	. . . . .	5·48 %
„ „ „ 1854	. . . . .	10·40 % beträgt. [1])

Es besteht daher kein Zweifel, dass in diesem Falle das pro 1854 ausgewiesene Anlagecapital die niedrigste Valuta bildet, welche bei einem Verkaufe zugrunde gelegt werden durfte, da ja der wirkliche Ertragswert dieser Bahn noch bedeutend höher war.

Der Bau der 8·1 Meilen langen Baziascher Montanbahn wurde in den Jahren 1850—1855 vom Ärar ausgeführt.[2]) Obwohl sich nach den dem Verfasser zugebote gestandenen officiellen Quellen eine genaue Berechnung der Anlagekosten nicht geben läßt, so kann doch soviel mit Bestimmtheit behauptet werden, dass dieselben mit 5 Millionen keineswegs zu hoch gegriffen sind.[3])

---

wovon die für die Jahre 1855 bis 1859 geleisteten Rückersätze per 100.025 fl., 324.597 fl. und 149.822 fl. abzüglich eines im Jahre 1859 einkommenden Ersatzbetrages per 8365 fl. in Abschlag zu bringen sind.

[1]) Oder nach den Ausweisen des Staatshaushaltes

pro 1851	. . . .	3·08 %
„ 1852	. . . .	6·32 %
„ 1853	. . . .	5·16 %
„ 1854	. . . .	6·00 %
„ 1855	. . . .	5·23 %

[2]) Die vom Staate für Locomotivbetrieb hergestellte Strecke Oravicza—Jassenova—Bazias wurde am 1. November 1856 eröffnet. Die begonnene (für Pferdebetrieb eingerichtete) Montanbahn von Oravicza (über Lissava) nach Annina wurde erst von der St.-E.-G. für Locomotivbetrieb hergestellt (Schuster u. Weber, S. 242).

[3]) Für das Jahr 1851 waren für die gedachte Bahn 1,000.000 fl. veranschlagt, pro 1852 ursprünglich 600.000 fl. und pro 1853 ebensoviel präliminirt;

Nach dem vorliegenden statistischen Materiale muss demnach das Baucapital der angeführten Linien ausschließlich der im Bau begriffenen Strecken Szegedin—Temesvar, Szolnok—Debrezin und Püspök—Ladany—Großwardein[1]), jedoch unter Einbezug des auf 5 Millionen veranschlagten Anlagecapitales der Baziascher Montanbahn, auf 88·85 Millionen Gulden C.-M. bewertet werden[2]); hiezu kommen noch der Fundus instructus

jedoch wird schon 1852 vom Bauleiter eine Erhöhung des pro 1853 präliminirten Betrages auf 1,017.662 fl. als unabweislich notwendig bezeichnet (Fin.-Min.-Acten; k. k. Gen.-Dir. f. Eisenb.-Bauten, Z. 8194 vom 4. October 1852). Nach einem weiteren Berichte (k. k. Fin.-Min. Nr. 451) beträgt das Präliminare pro 1854 bereits 1,100.000 fl. Der Kostenaufwand im Jahre 1850 allein betrug 2,076.852 fl. (Bericht an das k. k. Min. f. Landescultur und Bergwesen). Nach dem Berichte des k. k. Bauleiters Lihotzky vom 2. September 1852 an die k. k. General-Baudirection stellen sich die Baukosten der Locomotivbahn bis zu diesem Zeitpunkte auf 2,308.454 fl. C.-M., die Kosten des für Pferdebetrieb eingerichteten Theiles auf 365.586 fl.; als notwendig für die Vollendung des Baues wird die Summe von 2,035.323·4 fl. im Detail berechnet; in diesem Betrage sind die mit 250.000 fl. präliminirten Betriebseinrichtungen sammt Fundus instructus nicht enthalten.

[1]) Die Baukosten dieser beiden, an die Theißbahn-Gesellschaft abgetretenen Strecken betrugen laut des zwischen der Staatsverwaltung und der genannten Gesellschaft aufgenommenen Uebergabsactes 5,499.545·39 fl. C.-M. und hatte nach § 4 und 7 der Concessions-Urkunde vom 10. November 1856 die Zahlung dieses Betrages nach der Inbetriebsetzung dieser Strecken in Prioritäts-Obligationen al pari zu geschehen, welche vom Tage der Betriebseröffnung mit jährlich 5% zu verzinsen und nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu amortisiren waren.

[2]) Dieser Betrag dürfte allerdings zu niedrig gegriffen sein, da die ausgewiesenen Anlagecapitalien der nördlichen und südöstlichen Staatsbahn mit 1. Jänner 1855 sich gewiss bereits höher stellten, als sie pro 1854 in den statistischen Berichten beziffert erscheinen und anderseits die Montanbahn mit 5 Millionen zu niedrig bewertet ist. Bestätigt erscheint diese Annahme durch die nach officiellen Quellen gemachten Aufzeichnungen des Herrn k. k. Oberinspectors der k. k. Gen.-Inspection, Ed. v. Schwarz, in welchen die Summe dieser Anlagecapitalien mit 97,632.506 fl. C.-M. angeführt wird.

der nördlichen Staatsbahn im Kaufwerte von	6,695.903	fl. 16 kr.	[1]
der der südöstlichen im Kaufwerte von . .	7,613.799	„	[2]
die Werkzeuge im Ankaufswerte von . . .	629.396	„	[3]
bei der nördlichen und von	738.428	„	[4]
bei der südöstlichen Staatsbahn; ferner die am 1. Jänner 1855 vorgefundenen Verbrauchsgegenstände der nördlichen Staatsbahn im Werte von	3,123.371	„	
der südöstlichen im Werte von	1,934.484	„	
und schließlich der ganz neue Fahrfundus der Baziascher Montanbahn im Betrage von .	173.752	„	
zusammen	20,909.133	fl. 16 kr.	

Die Verkaufsvaluta musste demnach, wenn nur die wirklichen Ausgaben erreicht werden sollten, 109·76 Millionen Gulden C.-M. betragen.

Am 1. Jänner 1855 erfolgte nun mit Uebereinkommen und Concessionsurkunde vom gleichen Datum, letztere genehmigt mit a. h.

---

[1]) Der Fundus instructus der nördlichen Staatsbahnen bestand aus:

60 Personenzugs-Locomotiven,
71 Lastzugs-Locomotiven,
1 Hofsalonwagen,
143 Personenwagen,
28 Gepäckswagen,
1094 Lastwagen.

Im Inventar war derselbe nur mit 4,894.101 fl. 40 kr. beziffert. (Aufzeichnungen des Herrn Ob.-Inspectors Ed. v. Schwarz.)

[2]) Der Fundus instructus der südöstlichen Staatsbahn bestand in:

48 Personenzugs-Locomotiven,
72 Lastzugs-Locomotiven,
110 Tendern,
1 Hofsalonwagen,
135 Personenwagen,
63 Gepäckswagen,
1629 Lastwagen.

Der Inventarswert betrug 5,716.178 fl.

[3]) Im Inventar mit 566.486 fl. 24 kr. bewertet.

[4]) Im Inventar mit 664.583 fl. bewertet.

Erlasse vom 12. Jänner 1855 (Hdls=Min.=Vdgsbl. Nr. 20), der Verkauf dieser Staatsbahnlinien sammt Zubehör, und zwar:

1. der in Betrieb stehenden nördlichen Staatsbahn von Bodenbach nach Brünn und Olmütz,

2. der in Betrieb stehenden südöstlichen Staatsbahn von Marchegg nach Szolnok und Szegedin,

3. der im Baue begriffenen Staatsbahn von Szegedin nach Temesvar und

4. der Montanbahn Lissava — Oravicza — Bazias (Art. 1 der Conc.=Urk.) an ein Consortium, bestehend aus den Herren Georg Freiherrn von Sina, Daniel Freiherrn von Eskeles, Isaak Pereire und Rafael, Herzog von Galliera.[1]) Der Kaufschilling erreichte jedoch keineswegs die oben angeführte Summe, sondern betrug nach dem Artikel 16 der erwähnten Concessions=Urkunde 65,450.000 fl. C.=M. (170 Millionen Francs zu 23$^{1}/_{10}$ kr. pro Franc). Schon dieser Betrag, von welchem noch die Kosten des gemäß Art. 3 der Conc.=Urk. vom Staate auf eigene Rechnung zu besorgenden Ausbaues der Strecke Szegedin—Temesvar in Abschlag zu bringen wären, welche wir nach dem später eingeschlagenen Vorgange, inclusive der bereits aufgelaufenen Baukosten, der Kürze halber auf 10 Millionen veranschlagen wollen,

---

[1]) Wenn wir der aus einem zeitgenössischen Berichte geschöpften Erzählung Kupka's Glauben schenken können, verbreitete sich in den ersten Tagen des Jahres 1855 die Nachricht, dass die nördliche und südöstliche Staatsbahn in der Mitternachtsstunde des letzten December 1854 verkauft worden sei, nachdem die Ende October von einem belgischen (!) Blatte gebrachte Nachricht dieses Verkaufes als Ente verlacht worden war, (thatsächlich waren die Punktationen bereits am 22. October 1854 abgeschlossen worden). An diese für Oesterreich so unglückliche Transaction, bei welcher die Wahl der Stunde wohl einen fühlbaren Mangel auf Seite der staatlichen Functionäre ersetzen sollte, knüpft sich nachstehendes, dem Verfasser von autoritativer Seite verbürgte heitere Histörchen. Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten, R. v. Toggenburg, soll im Februar 1855 ein Circular an alle Stationen der nördlichen und südöstlichen Staatsbahnen erlassen haben: „Es sei ihm zu Ohren gekommen, dass sich auf diesen Staatsbahnstrecken französische Ingenieure herumtrieben. Dieselben seien vorkommenden Falles anzuhalten und darüber sofort zu berichten.“ Fürwahr ein seltenes Exemplar eines ahnungslosen Ministers!

stünde um mehr als 54 Millionen hinter dem soeben von uns ermittelten Werte der Kaufobjecte zurück. Leider erreicht die thatsächlich gezahlte Valuta nicht einmal diese Höhe.

Nach Artikel 16 der Concessions-Urkunde hatten die Concessionäre den genannten Betrag in 36 Stück keine Zinsen tragenden stempelfreien Schuldverschreibungen zu bezahlen, von denen die erste am 1. März 1855, und von den übrigen 35 je eine am ersten eines jeden nachfolgenden Monates, sohin die letzte am 1. Februar 1858 zahlbar war. Von diesen Schuldverschreibungen lauteten 35 Stück auf 1,809.500 fl. C.-M. (4,700.000 Francs) und die 36. auf 2,117.500 fl. C.-M. (5,500.000 Francs). Gemäß § 2 des bereits citirten Uebereinkommens hatte die Zahlung dieses Betrages in folgender Weise zu geschehen:

1. bei Unterschrift des Uebereinkommens eine ohne Escompte zu bezahlende Rate für zwei Schuldverschreibungen mit 3,619.000 fl. C.-M.,

2. eine am 1. April 1855 verfallende ebenfalls ohne Escompte zu bezahlende Rate für zwei Schuldverschreibungen mit 3.619.000 fl. C.-M.,

3. drei Raten gleicher Höhe unter Abschlag des 4% Discontos vom Zahlungstage bis zum ursprünglichen Verfallstage (§ 16 Conc.-Urk.), verfallend am 1. Mai, 1. Juni, 1. Juli 1855,

4. eine am 1. August 1855 verfallende Rate für 3 Schuldverschreibungen mit . . . . 5,428.400 fl. C.-M.,

5. die 20 übrigen Schuldverschreibungen per 1,809.500 fl. C.-M. zu den betreffenden Verfallszeiten, wie dieselben in der Concessions-Urkunde bestimmt wurden.[1])

Um die wirkliche Höhe des Kaufpreises zu ermitteln, erscheint es erforderlich, den Wert zu berechnen, welchen diese Beträge am 1. März 1855 darstellen. Wenn wir für die Rechnung den gewiss niedrigen Discont von 4% beibehalten, ergibt sich die Summe von 60,005.939 fl. C.-M.

Von diesem Betrage muss nun das Aequivalent in Abschlag gebracht werden, welches die Regierung für die Uebernahme der Ver-

---

[1]) Die mit 30 Millionen Francs = 11,550.000 fl. mitverkauften Montanentitäten haben hier keine Berücksichtigung zu finden, sondern bilden ein abgesondertes finanzielles Kunststück.

pflichtung zum Ausbaue der Linie Szegedin—Temesvar seitens der Gesellschaft (Art. 3 der Conc.-Urk.) an dieselbe bezahlte. Gemäß Art. 1 des Vertrages vom 10. Juni 1856 übernahm die österr. Staatseisenbahngesellschaft die Ausführung dieser Bahn auf ihre Kosten gegen eine von der Staatsverwaltung zu zahlende Pauschalentschädigung von 10 Millionen Gulden C.-M.[1]) Als Verfallszeit für diese Summe wurde mittelst Art. 8 dieses Vertrages der 1. Jänner 1857 in der Art festgesetzt, dass von den noch vor diesem Termin zur Zahlung gelangenden Raten die Gesellschaft den Discont von 5% an die Staatscasse, von den nach obigem Termine zur Zahlung gelangenden Raten aber die Staatsverwaltung die Zinsen mit 5% an die Gesellschaft zu leisten hatte. Wenn man daher bei Berechnung des Wertes, welchen diese 10 Millionen am 1. März 1855 hatten, gleichfalls einen Discont von 5% berechnet, ergibt dies den Betrag von 9,910.950 fl. C.-M., welcher von dem früher ermittelten Kaufschillingsbetrage per 60,005.939 fl. in Abschlag zu bringen ist.

Der Erlös für die fraglichen Eisenbahnen im Capitalswerte von 109·76 Millionen Gulden C.-M. betrug demnach 50·095 Millionen, also um gut 4½ Millionen weniger, als die Hälfte des wahren Wertes — in jeder Beziehung eine laesio enormis.[2])

Die 50 Millionen, welche der Staat in runder Summe erhielt, entsprechen bei 5%iger Verzinsung einer ewigen Rente von 2½ Millionen, die Verzinsung des aufgewendeten Capitales von rund 109 und einer halben Million erheischt eine jährliche Rente von 5·475 Millionen — dem Staate blieb daher eine jährliche Zinsenlast von 2·975 — also nahezu 3 Millionen.

---

[1]) Die laut A und B dieses Artikels für bereits beigestellte Materialien und geleistete Bauarbeiten 2c. zugunsten der Staatsverwaltung in Abschlag zu bringenden Beträge können in der Rechnung wegfallen, da sie auch in den Beständen nicht erscheinen.

[2]) Geradezu unbegreiflich aber und unverzeihlich erscheint es, dass man damit noch die Garantie eines 5·2%igen Erträgnisses — nicht etwa für den Betrag von 65·45 Millionen — nein, für einen solchen in der Höhe des inclusive der Montanentitäten fictiv auf 77 Millionen bezifferten Kaufschillings verband und der Gesellschaft eine fünfjährige Steuerfreiheit, eine fünfjährige Zollbegünstigung und eine Erhöhung der Personentarife zum Geschenke machte.

Faſst man den Rentabilitätswert der in Betrieb ſtehenden Strecken ins Auge und vergleicht ihn mit dem Kaufwerte, ſo ſtellt ſich das Verhältnis für letzteren noch ungünſtiger. Die Summe der Reinerträgniſſe der nördlichen Staatsbahn und der ſüdöſtlichen Staatsbahn pro 1854 per 5,519.196 fl. oder rund 5·5 Millionen [1]) entſpricht bei 5 %iger Verzinſung einem Capitale von 110 Millionen, gegen welches ſich die erhaltene Valuta um 60 Millionen zu niedrig ſtellt. Wenn wir daher das Facit dieſes „Verkaufes“ ziehen, ſo finden wir, daſs ſich der Staat einer aufblühenden Capitalsanlage begibt um einen Preis, weitaus geringer als die Hälfte des aufgewendeten Capitales, geringer als die Hälfte des Rentabilitätswertes eines Theiles der Anlagen, und dadurch ein Capital ungetilgt läſst, welches jährlich faſt drei Millionen an Zinſen fordern muſste.

II. Die Südbahngruppe,

beſtehend aus a) der ſüdlichen Staatsbahn, b) den lombardiſch-venezianiſchen Bahnen, c) der Nord- und Südtiroler Bahn und d) der croatiſchen Linie (Steinbrück—Siſſek).

Den Grundſtock dieſer Gruppe bildet ſowohl mit Rückſicht auf die hiſtoriſche Entwicklung als auch durch den Rang, welchen ſie unter allen Staatsbahnen einnimmt, die Linie Wien—Trieſt, „die ſüdliche Staatsbahn“. Sie verdankt ihre Entſtehung zum größten Theile der Bauthätigkeit des Staates, nur die Notwendigkeit einer Verbindung mit dem Centrum des Reiches zwang zur Einlöſung der Gloggnitzer Bahn.

Der Bau der Linie Gloggnitz—Trieſt, zu deren Anlage in der Weiſe, wie ſie erfolgte, die Staatsverwaltung ſich (leider) durch die bereits beſtehende Wien—Gloggnitzer Bahn [2]) beſtimmen ließ, begann

---

[1]) Bei einem ſolchen Erträgniſſe wären mit Leichtigkeit die Zinſen eines Darlehens in der Höhe des Kaufſchillings zu decken geweſen.

[2]) Am 2. Jänner 1838 erhielt Freiherr v. Sina die Conceſſion zu einer Eiſenbahn, welche den Verkehr mit der öſtlichen Hälfte des Donaubeckens bis an

Anfangs September 1842 und wurde am 27. Juli 1857 vollendet. Die Betriebsführung dieser, sowie der noch auszubauenden Linien übernahm die Wien—Gloggnitzer Gesellschaft unter dem Titel „Betriebsunternehmung der k. k. südlichen Staatsbahn“ für die Dauer von 5 Jahren vom Tage der Eröffnung der Strecke Graz—Cilli an gerechnet.[1]) Bereits am 2. Juni 1851 hatte indes nach Ablauf der Pachtdauer[2]) die Staatsverwaltung den Betrieb auf der südlichen Staatsbahn in eigene Regie übernommen und zu diesem Zwecke eine Betriebsdirection in Graz errichtet.

Im Jahre 1853 wurde die Linie Wien—Gloggnitz sammt den Abzweigungen nach Laxenburg und Katzelsdorf[3]) mit Uebereinkommen vom 4. August (gen. am 30. August) eingelöst. Die Gesammtein-

---

das Leithagebirge und den Semmering vermitteln und den Anschluss an die Donau bei Gyöngyö herstellen sollte. Bei der Uebertragung dieser Concession an die im gleichen Jahre gebildete Actiengesellschaft behielt sich die Regierung das Recht vor, für die Strecke Wien—Gloggnitz entweder Anderen die Anlegung einer Eisenbahn in derselben Richtung zu gestatten oder selbst auf Staatskosten eine Bahn zu erbauen und die Abtretung der Bahnstrecke gegen Vergütung der Anlagekosten zu fordern. (Beil. 589 und 678 zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses, VIII. Sess.)

[1]) Die Specification der Anlagekosten für die einzelnen Linien und Phasen findet sich auf das Genaueste in den statistischen Tafeln und in den Verwaltungsberichten. Das ganze Material an dieser Stelle zu bringen wäre überflüssig und zwecklos. Aus dem gleichen Grunde wurden später die Anlagekosten und Betriebsergebnisse, welche in den Quellen bis zum Jahre 1875 in zwei Sectionen (die nördliche, Wien—Mürzzuschlag, und die südliche, Mürzzuschlag—Triest) getrennt erscheinen, zusammengezogen.

[2]) Auch dieser Pachtvertrag lieferte für den Staat kein besonders günstiges Resultat. Nach **Kupka** betrugen während der Pachtdauer von 6 Jahren, 7 Monaten und 10 Tagen die Gesammteinnahmen 9.233 Millionen Gulden C.-M., die Pachtauslagen 7.379 Millionen Gulden C.-M., so dass ein Ertrag von nur 1.854 Millionen Gulden C.-M. oder jährlich im Durchschnitt 280.454 fl. für die Staatscasse verblieb. Rechnet man hievon noch außerdem die von der Staatsverwaltung für die Herbeischaffung von Oberbaumaterial, Reparaturbauten und Controleverausgabten 560.000 fl. ab, so betrugen die Pachtauslagen gegenüber den Einnahmen 82·2 %.

[3]) Die Geschichte dieser Bahn, welche sehr merkwürdige Phasen aufweist, siehe **Konta**, I, S. 53 und **Kupka**, S. 63.

lösungssumme betrug 18,132.089 fl. C.-M.[1]) Die mit Uebereinkommen vom 31. Juli (gen. am 26. August 1854) erfolgte Einlösung der Oedenburger Eisenbahn forderte einen Aufwand von 2,089.516 fl. C.-M.

Das Anlagecapital der südlichen Staatsbahn betrug in den Jahren

1852	34,252.077 fl. C.-M.	
1853	53,354.534 „ „	[2])
1854	77,963.162 „ „	
1855	81,625.574 „ „	
1856	84,940.642 „ „	[3])

---

[1]) Sie übersteigt die mit 14½ Millionen ausgewiesenen Anlagekosten um ein Bedeutendes, muss jedoch, da sie dem Rentabilitätswerte entspricht, und das Unternehmen sehr gut fundirt war, als angemessen bezeichnet werden.

[2]) Ohne die Kosten der Grundeinlösung in Steiermark, welche von den steierischen Landständen bestritten wurden. Der Staat zahlte nur 5466 fl. als auf die krainische Bahnstrecke entfallend, während der Durchschnitt auf den anderen Bahnstrecken 42.326 fl. per Meile betrug.

[3]) Der Curiosität halber mögen hier die „Kosten der Anlage und Betriebseinrichtungen der Semmeringbahn" bis zum Schlusse des Jahres 1856, wie sie nach dem vom Sectionschef Freiherrn v. Czoernig an den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten, R. v. Toggenburg, erstatteten Verwaltungsberichte in dem Werke von Birk und Aichinger, „Beschreibung der Anlage und des Betriebes der Semmeringbahn" (Wien 1861), S. 39 und 40 abgedruckt sind, ihren Platz finden.

1. Vorauslagen und Tracirung	22.950 fl.
2. Bauauslagen einschließlich der Grund- und Gebäudeeinlösung	22,573.908 „
3. Locomotiven sammt Personen- und Lastwagen und Schneepflügen	1,524.423 „
4. Einrichtung der Gebäude und Werkstätten	122.192 „
5. Bauregie und sonstige Auslagen	351.186 „
Zusammen	24,594.659 fl.

hiezu die seit Ende des Jahres 1856 stattgefundenen Auslagen u. zw.

1. Für 6 Stück Locomotiven	210.000 fl.
2. Für die Gasanstalt am Semmering	42.000 „
3. Für ein drittes Heizhaus in Mürzzuschlag, Zubauten daselbst und in Semmering, sowie für ein Kohlenmagazin in der Klamm	58.000 „
4. Für nachträgliche Gebäude- und Grundeinlösung beiläufig . .	80.000 „
Summe	24,984.659 fl.

Man kann hiefür in runder Zahl setzen 25 Millionen.

1857	116,529.262 fl. C.-M.
1858	129,671.827 „ „

Die Reineinnahmen [1]), welche nach den statistischen Berichten [2])

im Jahre 1853	1,352.202 fl. C.-M.
„ „ 1854	1,949.479 „ „
„ „ 1855	1,415.324 „ „
„ „ 1856	1,443.053 „ „
„ „ 1857	1,737.063 „ „
„ „ 1858	2,987.228 „ „

betragen, ergeben demnach

eine	3·95 % ige	Verzinsung	des	betreffenden	Anlagecapitales	pro 1853
„	3·65 % ige	„	„	„	„	„ 1854
„	3·81 % ige	„	„	„	„	„ 1855
„	1·77 % ige	„	„	„	„	„ 1856
„	2·05 % ige	„	„	„	„	„ 1857
„	2·56 % ige	„	„	„	„	„ 1858

---

[1]) 1854 betrugen die Bruttoeinnahmen 6,258.856 fl., die Ausg. 4,309.477 fl. C.-M.

1855	„ „ „ 7,003.994	„ „ „	5,588.670 „ „
1856	„ „ „ 7,522.196	„ „ „	6,079.143 „ „
1857	„ „ „ 8,095.219	„ „ „	6,357.656 „ „
1858	„ „ „ 10,346.785	„ „ „	7,359.557 „ „

[2]) Nach den Ausweisen des Staatshaushaltes gelangten zur Abfuhr an die Staatscasse:

1853	801.633 fl. C.-M.
1854	1,629.946 „ „
1855	1,145.449 „ „
1856	2,003.373 „ „
1857	1,337.533 „ „
1858	2,934.094 „ „

was einer Verzinsung des Anlagecapitales mit

2·34 % pro 1853	2·45 % pro 1856
3·05 „ „ 1854	1·57 „ „ 1857
1·47 „ „ 1855	2·52 „ „ 1858

entspricht. Die Rückersätze und Zahlungen, welche von der Staatsverwaltung nach dem Jahre 1858 für diese Bahn empfangen oder geleistet wurden, können nicht angegeben werden, da das vorhandene Quellenmaterial eine Specialisirung nicht ermöglicht.

Bei dem Umstande als diese Erträgnisse noch während des Ausbaues der Linie, also vor der Consolidirung des Betriebes, erzielt und gerade durch diesen Bau riesige Summen verschlungen wurden, ohne dass bedeutende Schwankungen in der Höhe der Verzinsung eintraten, stand zu erwarten, dass bei der Verlangsamung, welche nach Abschluss des Neubaues in der Capitalsvermehrung eintreten musste, und bei dem constanten Anwachsen der Verkehrsintensität auf dieser mercantil wichtigsten Linie bald eine bedeutende Steigerung des Zinsenerträgnisses eintreten werde.

Den Bau der Tiroler Bahn, deren Ausführung im österreichisch-bayerischen Staatsvertrage vom 21. Juni 1851 festgesetzt worden war, begann die Staatsverwaltung im Jahre 1856 zugleich auf der nordtirolischen (Innsbruck—Kufstein) und südtirolischen Linie (Verona—Bozen) und führte ihn zum größten Theile aus, ohne ihn jedoch zu vollenden. Die Eröffnung der Strecke Kufstein—Innsbruck erfolgte erst am 24. November 1858, die Eröffnung der südtirolischen Strecken fällt in das Jahr 1859.[1]) Die Anlagekosten der Tiroler Bahn, soweit sie die österreichische Staatsverwaltung treffen, sind mit 30 Millionen Gulden ö. W. keineswegs zu hoch veranschlagt.[2])

[1]) Die Theilstrecke Trient—Verona wurde am 23. März, Bozen—Trient am 16. Mai eröffnet.

[2]) Nach den im k. k. Finanz-Ministerium vorfindlichen Baurechnungen vertheilen sich die Kosten des Unterbaues der Nordtiroler Bahn auf die einzelnen Strecken in folgender Weise:

Post-Nr.	Strecken	Für Herstellungen vor 1. Nov. 1858		Für Herstellungen nach 1. Nov. 1858		Zusammen	
		ö. W. fl.	kr.	ö. W. fl.	kr.	ö. W. fl.	kr.
1.	Innsbruck—Hall sammt Stationsplätzen	1,588.320	92	2.774	42	1,591.095	34
2.	Hall—Schwarz	914.997	7	3.054	17	918.051	24
3.	Schwarz—Brixlegg . . .	610.192	83	4.961	43	615.154	26
4.	Brixlegg—Wörgl	1,200.836	67	8.970	33	1,209.807	—
5.	Wörgl—Landesgrenze . .	1,076.265	89	80.081	76	1,156.347	65
	Summe . .	5,390.613	38	99.842	11	5,490.455	49

Die Linie Steinbrück—Sissek wurde von der Staatsverwaltung im Jahre 1851 begonnen. Der Bau derselben machte jedoch infolge ungenügender Dotirung von Geldmitteln so geringe Fortschritte,

---

für die Kosten des Oberbaues ergibt sich:

Post-Nr.	Strecken	Für Herstellungen vor 1. Nov. 1858 C.-M. fl.	kr.	nach 1. Nov. 1858 C.-M. fl.	kr.	Summe C.-M. fl.	kr.
1.	Stationsplatz Innsbruck .	40.064	86	3.272	32	43.337	58
2.	Innsbruck—Fritzens . .	53.749	78	276	28	54.026	46
3.	Fritzens—Jennbach . . .	70.033	41	4.777	3	74.810	44
4.	Jennbach—Kundl . . .	58.091	30	5.222	20	63.313	50
5.	Landesgrenze—Kundl—Kufstein	76.944	86	10.920	42	87.866	08
6.	Bahnerhaltung der gesammten Strecke durch die Unternehmung . .	4.726	50	5.621	30	10.348	20
7.	Mehrvergütungen	1,560.340	71	780.352	—	2,340.693	11
	Summe . .	1,863.954	22	810.442	35	2,674.396	57
	davon ab Rückvergütungen	25.661	89	14.731	92	40.395	01
	die vom Staat gezahlte Summe beträgt daher .	1,838.291	53				
	oder in ö. W. fl.	1,930.206	48				

Es haben indes noch sehr bedeutende Nachzahlungen stattgefunden (cf. Finanz-Ministerium $\frac{35.617 \text{ ddo. 17. Juni 1862}}{815 \text{ pr. 14. Juni 1862}}$) &c. Die Kosten der Grundeinlösung und des Hochbaues sammt den Betriebsvorauslagen und Inventarskosten, soweit dieselben den Staat treffen, betragen nach oberflächlicher Schätzung mindestens 3 Millionen.

Die den Staat treffenden Kosten der Südtiroler Linie müssen mit circa 20 Millionen veranschlagt werden. (Finanz-Min.-Zl. $\frac{44.663 \text{ ddo. 25. August}}{1067 \text{ pr. 30. August}}$ 1861, $\frac{36.981 \text{ ddo. 15. Juli}}{112 \text{ pr. 20. Juli}}$ 1861, $\frac{41.250 \text{ ddo. 28. Juli}}{1183 \text{ pr. 2. August}}$ 1861, $\frac{38.893 \text{ ddo. 4. Juli}}{1047 \text{ pr. 8. Juli}}$ 1861, $\frac{33.894 \text{ ddo. 4. Juli}}{1048 \text{ pr. 8. Juli}}$ 1861, $\frac{803 \text{ ddo. 27. Dec. 1861}}{3 \text{ pr. 1. Jänner 1862}}$, $\frac{10.953 \text{ ddo. 23. Febr.}}{285 \text{ pr. 27. Febr.}}$ 1862,

dass Ende 1858 erst der Unterbau von Steinbrück bis Reichenburg vollendet war. Die Kosten dieses Bahnbaues betrugen über 5 Millionen Gulden [1]).

Den Grundstock der lombardisch-venezianischen Staatsbahnen bildet die mit Vertrag vom 19. März 1851 (gen. mit a. h. E. vom 7. März) um 7,406.309 fl. C.-M. eingelöste Mailand—Monza—Como—Eisenbahn [2]), welcher sich infolge des am 27. Mai 1852 a. h.

$\frac{\text{7806 ddo. 9. Febr.}}{\text{209 pr. 13. Febr.}}$ 1862, $\frac{\text{32.528 ddo. 2. Juni}}{\text{769 pr. 13. Juni}}$ 1862, $\frac{\text{43.343 ddo. 21. Juni}}{\text{976 pr. 4. August}}$ 1862, $\frac{\text{47.415 ddo. 21. Aug.}}{\text{1067 pr. 25. August}}$ 1862, $\frac{\text{51.263 ddo. 1. Sept.}}{\text{1121 pr. 5. Sept.}}$ 1862, $\frac{\text{57.946 ddo. 5. Nov.}}{\text{946 pr. 14. Nov.}}$ 1863 2c.)

[1]) Präliminirt waren für den Unterbau von Steinbrück bis Nussdorf 1,124.810·41 fl. C.-M. und für den Unterbau von Nussdorf bis Reichenburg 627.625 fl. (k. k. Central-Dir. für Eisenbahnbauten 6309 ex 1853), dieses Präliminare wurde aber beinahe um das Doppelte überschritten. Dazu kommen die übrigen ausgewiesenen Auslagen und die Kosten der Grundeinlösung. (K. k. Central-Dir. für Eisenbahnbauten Nr. 9019 $\frac{\text{ddo. 25. December}}{\text{pr. 29. December}}$ 1858, Ministerium für Handel und Gewerbe, Nr. $\frac{23.142}{434}$ 1858 k. k. Central-Dir. für Eisenbahnbauten Nr. 5410 $\frac{\text{ddo. 28. Juli}}{\text{pr. 1. August}}$ 1858, 2461 $\frac{\text{ddo. 7. April}}{\text{pr. 8. April}}$ 1858, 5057 $\frac{\text{ddo. 26. Juni}}{\text{pr. 22. Juni}}$ 1857, 6.742 $\frac{\text{ddo. 28. December}}{\text{pr. 1. Jänner}}$ 1858, 9630 $\frac{\text{ddo. 22. October}}{\text{pr. 26. October}}$ 1856, 5510 $\frac{\text{ddo. 26. October}}{\text{pr. 28. Juni}}$ 1856, 4.835 $\frac{\text{ddo. 4. August}}{\text{pr. 7. August}}$ 1856, 5651 $\frac{\text{ddo. 18. Juni}}{\text{pr. 22. Juni}}$ 1854, 4332 $\frac{\text{ddo.}}{\text{pr.}}$ 13. Mai 1854, 4165 $\frac{\text{ddo. 8. Mai}}{\text{pr. 8. Mai}}$ 1854, 317, $\frac{\text{ddo. 31. December 1853}}{\text{pr. 10. Jänner 1854}}$, 9719 $\frac{\text{ddo. 15. October}}{\text{pr. 18. October}}$ 1853, 6309 $\frac{\text{ddo.}}{\text{pr.}}$ 19. Juli 1853, 8780 $\frac{\text{ddo. 20. October}}{\text{pr. 23. October}}$ 1852, Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Eisenbahnbauten 5315 /E. B. vom 20. October 1852 2c.)

[2]) Die Mailand-Comobahngesellschaft, concessionirt am 27. Juli 1837, fusionirte sich im Jahre 1846 mit der am 13. April 1839 concessionirten Mailand-Monza-Eisenbahngesellschaft; zur Zeit der Einlösung umfasste die Mailand-Monza-Comobahn die Linien Mailand—Monza und Monza—Cameralata (bei Como). Die Einlösung erfolgte durch Zahlung eines Theiles der Kaufsumme in 4%igen Obligationen, Uebernahme von Privatforderungen und einer auf die früher emittirten Rentenscheine entfallenden Jahresrente für 37 Jahre.

genehmigten, am 9. Juni 1852 abgeschlossenen Vertrages die um die Ablösungssumme von 17,604.000 fl. C.-M. vom Staate erworbenen Linien Venedig—Verona und Treviglio—Mailand der lombardisch-venezianischen Ferdinandsbahn [1]) anschlossen. Anfangs 1856 bestehen die lombardisch-venezianischen Staatsbahnen aus zwei Gruppen, und zwar der östlichen, deren Stützpunkt Venedig war, gebildet durch die Linien Venedig—Casarsa, Mestre—Coccaglio und die Zweigbahn Verona—Mantua, und der westlichen Gruppe, welche Mailand zum Ausgangspunkte hatte und in nördlicher Richtung über Monza nach Cameralata bei Como, in östlicher Richtung nach Treviglio führte.

Die Anlagekosten derselben beziffern sich:

im Jahre	1852	auf	31,790.957	fl.	C.-M.
„ „	1853	„	32,562.050	„	„
„ „	1854	„	41,323.745	„	„
„ „	1855	„	48,736.858	„	„

Die Reinerträgnisse [2])

---

[1]) Die lombardisch-venezianische Ferdinandsbahn wurde als Bahn von Venedig nach Mailand, für welche die vorläufige Bewilligung schon mit Rescript vom 27. Februar 1837 ertheilt worden war, am 7. April 1840 privilegirt. Die Zeit ihres Bestehens wird ausgefüllt durch finanzielle Calamitäten und Betteleien an die Regierung um Unterstützung (cf. Kupka, S. 82 ff., 130 ff.), welche schließlich zur Einlösung durch den Staat führten. Im Jahre 1851 betrugen die ausgewiesenen Anlagekosten 18,947.773 fl. Die Bahn war aber um den angeführten Kaufpreis noch immer zu theuer erworben. Aus den Acten des k. k. Finanz-Ministeriums ($\frac{\text{47.415 ddo. 21. August}}{\text{1067 pr. 25. August}}$ 1862, $\frac{\text{25.873 ddo. 13. Mai}}{\text{675 pr. 16. Mai}}$ 1862, $\frac{\text{29.269 ddo. 19. Mai}}{\text{699 pr. 24. Mai}}$ 1862, $\frac{\text{29.318 ddo. 22. Mai}}{\text{706 pr. 25. Mai}}$ 1862, $\frac{\text{32.441 ddo. 5. Juni}}{\text{747 pr. 9. Juni}}$ 1862, $\frac{\text{15.057 ddo. 14. März}}{\text{2119 pr. 21. März}}$ 1862 ꝛc.) geht hervor, daſs noch im Jahre 1862 bedeutende Nachzahlungen geleistet werden muſsten.

[2]) Nach den statistischen Tafeln und Berichten. Nach den Ausweisen des Staatshaushaltes betragen die an die Staatscasse zur Abfuhr gebrachten Reinerträgnisse

pro 1853	717.928	fl.	C.-M.
„ 1854	811.240	„	„
„ 1855	324.514	„	„

von 674.259 für das Jahr 1853
583.220 „ „ „ 1854
und 498.954 „ „ „ 1855[1])

stellen daher eine 2·13 % ige Verzinsung pro 1853
„ 1·79 % „ „ „ 1854
und „ 1·21 % „ „ „ 1855 dar.

Da diese Erträgnisse in die eigentliche Bauperiode fallen und von einer ruhigen, constanten Betriebsführung nicht die Rede war, geben dieselben kein richtiges Bild des Wertes und der Ertragskraft dieser Bahnen, denen zweifellos eine große Zukunft bevorstand, wenn auch nicht geleugnet werden kann, dass bei einem Verkaufe eine verhältnismäßig niederere Valuta gefordert werden durfte, als bei den vorher genannten, in Betrieb befindlichen Staatsbahnen. Vorauszusehen war auch, dass ohne Zinsengarantie ein Finanzconsortium nie mehr an Capital geben würde als den Ertragswert. Von diesem Standpunkte müssen auch die Stipulationen des Uebereinkommens vom 14. März 1856 beurtheilt werden.

Mit diesem Uebereinkommen wurden, „damit das lombardisch-venezianische Eisenbahnnetz im Interesse des allgemeinen Verkehres sobald als möglich vervollständigt, zugleich aber auch der Betrieb und die Verwaltung der dem k. k. Ärar gehörigen, einen Bestandtheil jenes Eisenbahnnetzes bildenden Eisenbahnen thunlichst vereinfacht werden“[2]), die k. k. lombardisch-venezianischen Staatsbahnen, welche mit Inbegriff der nach 1855 geleisteten Zahlungen zweifellos einen Capitalswert von

---

Die Verzinsung betrug demnach:

2·26 % für das Jahr 1853
2·49 % „ „ „ 1854
0·78 % „ „ „ 1855

[1]) Es betrugen in den Jahren

1853	die Bruttoeinnahmen	1,857.536 fl. C.-M.,	die Ausgaben	1,183.277 fl. C.-M.
1854	„ „	2,358.769 „ „	„ „	1,775.549 „ „
1855	„ „	2,756.925 „ „	„ „	2,257.971 „ „

[2]) Mit diesen Worten beginnt das Uebereinkommen vom 14. März 1856. Difficile est satyram non scribere.

circa 60 Millionen Gulden ö. W. besessen haben dürften, „mit alleiniger Ausnahme der Strecke von Verona bis zur Grenze von Südtirol sammt allen beweglichen und unbeweglichen Zugehörungen zum Betriebe und zur Benützung“ an ein Consortium in- und ausländischer Capitalisten für die Dauer von 90 Jahren überlassen (§ 1 der Conc.-Urk.), und zwar so, dass die Uebergabe dieser Bahnen sammt allem Zubehör als mit Ende des Jahres 1856 abgeschlossen anzusehen war (§ 7). Der Kaufschilling sollte 100 Millionen Lire = 35 Millionen Gulden ö. W. betragen und die Zahlung in klingender, österreichischer Silber- oder Goldmünze [1]) erfolgen. 35 Millionen wären, wenn man schon zu dem unglücklichen Mittel der Veräußerung [2]) schritt, mit Rücksicht auf die schlechten Erträgnisse und die vielleicht lange Dauer einer Besserung in dieser Richtung ein Preis gewesen, den man insofern als günstig bezeichnen kann, als ohne Gewährung einer Zinsengarantie gewiss kein höherer zu erlangen gewesen wäre, obwohl derselbe höchstens um circa 5 Millionen mehr als die Hälfte des aufgewendeten Anlagecapitales betrug, aber erstens wurde den Concessionären eine $5^1/_2$ % ige Verzinsung des Anlagecapitales garantirt [3]) und zweitens war jener Wert von 35 Millionen gleichfalls nur ein immaginärer, da gemäß § 13 ff. des qu. Uebereinkommens die Zahlung in der Weise stipulirt wurde, dass nur ein Betrag von 20 Millionen Lire binnen 3 Monaten nach erfolgter a. h. Genehmigung [4]) des Uebereinkommens zu erlegen war, während die Zahlung von 50 Millionen Lire in 5 Jahresraten, deren erste ein Jahr nach dem Verfallstage der erwähnten 20 Millionen Lire fällig war, zu erfolgen hatte (§ 12, 13). Die noch übrigen 30 Millionen Lire wären gemäß § 14 des gen. Uebereinkommens aus der Hälfte des reinen Erträgnisses der sämmtlichen Bahnen, soferne dieses Erträgnis

---

[1]) Als Verhältnis zwischen Silber- und Goldwert wurde vertragsmäßig 15·5 : 1 normirt (§ 12).

[2]) Allerdings erscheint der Verkauf der lombardisch-venezianischen Bahnen mit Rücksicht auf den Umstand, dass die Monarchie bald darauf die italienischen Länder verlor, als ein Glücksfall.

[3]) Diese Bestimmung wurde modificirt durch § 28 der Concessions-Urkunde vom 23. September 1858.

[4]) Dieselbe erfolgte mit a. h. Entschließung vom 17. April 1856.

7% (!) der Bau- und Anlagekosten überstieg, allmählich zu erlegen gewesen (§ 14), falls das Consortium sich nicht vor oder bei Erlag der fünften Rate bereit erklärte je 10 Millionen Lire mit Ablauf jedes der beiden folgenden Jahre ohne Rücksicht auf das reine Erträgnis der Bahnen bezahlen zu wollen, wofür dasselbe von der Zahlung der letzten 10 Millionen enthoben gewesen wäre.[1]) Die Bestimmung des § 14 wurde jedoch durch Art. V des Uebereinkommens vom 20. November 1861, dann durch das Uebereinkommen vom 13. April 1867 und schließlich durch § 2 des Prot.-Uebereinkommens vom 25. Februar 1876 wesentlich modificirt und namentlich durch letztere Bestimmung die Zahlung dieser 30 Millionen ad calendas graecas vertagt. Art. V des auf Grund des Züricher Friedens abgeschlossenen Uebereinkommens vom 20. November 1861, R.-G.-Bl. Nr. 113[2]), beschränkt obige Verpflichtung auf das Reinerträgnis der der Gesellschaft auf österreichischem Territorium verbleibenden Linien. Durch das Uebereinkommen vom 13. April 1867[3]) wird dem Reinertrage der Rohertrag in der Weise substituirt, dass „der Restbetrag der laut des § 12 der Concessions-Urkunde vom 14. März 1856 zu zahlenden Ablösungssumme mit einem Zehntel des Bruttoerträgnisses, soweit dasselbe 107.000 fl. ö. W., beziehungsweise mit einem Viertel des Bruttoerträgnisses, soweit dasselbe 110.000 fl. pro Meile und Betriebsjahr übersteige, allmählich zu erlegen sei“. Die Zahlung des Restbetrages der Ablösungssumme habe mit dem Jahre 1870 zu beginnen. Dieser Termin erfährt durch § 2 des Prot.-Uebereinkommens ddo. Wien, 25. Februar 1876[4]) eine bedeutende Verschiebung. Durch die bezügliche Bestimmung wird zwar die Zahlungsverbindlichkeit für diese 30 Millionen Lire auf die Bruttoerträgnisüberschussantheile sämmtlicher in Betrieb befindlicher Südbahnlinien ausgedehnt, wobei dem Bruttoerträgnisse von 107.000 fl. pro Meile und Betriebsjahr ein solches von 14.000 fl. pro Kilometer und Betriebsjahr und einem Bruttoerträgnisse von 110.000 fl. pro Meile

[1]) Von dieser Alternative haben die Concessionäre wohlweislich keinen Gebrauch gemacht.

[2]) Schuster und Weber, Südbahn, Doc. 7.

[3]) Schuster und Weber, Südbahn, Doc. 9.

[4]) Schuster und Weber, Südbahn, Doc. 14.

und Betriebsjahr ein solches von 14.500 fl. pro Kilometer und Betriebsjahr substituirt wird, jedoch hat die Gesellschaft mit diesem Erlage erst nach vollständiger Tilgung des Kaufschillings der Wien—Triester Linie zu beginnen.[1]) Was das bedeutet, wird der Leser in Kürze selbst zu beurtheilen in der Lage sein. Bevor wir jedoch auf Grund dieser Stipulationen an die Berechnung des wirklichen Wertes der Valuta für die lombardisch-venezianischen Bahnen schreiten, müssen wir uns den weiteren Schicksalen der südlichen Staatsbahn und der übrigen Linien zuwenden.

Bald nach Vollendung der südlichen Staatsbahn trat das Consortium der lombardisch-venezianischen Bahnen, welches am 17. März 1856 von den Regierungen von Oesterreich, Modena, Parma, Toscana und dem Kirchenstaate (auf Grundlage des zwischen diesen Staaten abgeschlossenen Vertrages ddo. 1. Mai 1851) auch die Concession der italienischen Centralbahn (Piacenza—Bologna—Pistoja und von Reggio bis an den Po) erhalten hatte, mit der österreichischen Staatsverwaltung rücksichtlich der Erwerbung dieser Linie in Verbindung, wobei gleichzeitig eine Verschmelzung mit der am 8. October 1856 concessionirten Franz Josef-Orientbahn[2]) angestrebt wurde. Die Anträge des Comités fanden bei der Regierung nur allzu williges Gehör, und nachdem die Fusionirung der k. k. priv. lombardisch-venezianischen und central-italienischen Eisenbahngesellschaft mit der Franz Josef-Orientbahn gesichert war, wurde mit der Concessions-Urkunde vom 23. September 1858 (gen. mit a. h. Erlass vom 30. November und 9. December 1858)

---

[1]) Das Einführungsgesetz vom 6. April 1877, R.-G.-Bl. Nr. 36, genehmigt diesen Zahlungsmodus unter dem Vorbehalte, dass hiedurch der Anspruch bezüglich derjenigen Abschlagszahlungen des Kaufschillingsrestes für die lombardisch-venezianischen Linien nicht aufgegeben werde, auf deren Forderung das Recht bis 1875 erwachsen ist.

[2]) Das projectirte Netz dieser einem Consortium ungarischer Grundbesitzer concessionirten Bahn umfasste folgende Linien: a) von Wien über Oedenburg nach Kanisza und Essegg; b) von Neu-Szöny über Stuhlweißenburg nach Essegg, eventuell mit einer Zweigbahn nach Fünfkirchen; c) von Ofen über Groß-Kanisza zum Anschlusse an die Südbahn bei Pöltschach und d) von Essegg nach Semlin.

der Verkauf der südlichen Staatsbahn, sowie der übrigen noch in Bau befindlichen Linien besiegelt.[1])

Die Concessionäre erhielten:

1. Die Linie Wien—Triest sammt den Zweigbahnen Mödling—Laxenburg und Wr.-Neustadt—Oedenburg;

2. den im Unterbau fertiggestellten Theil Steinbrück—Reichenburg der Linie Steinbrück—Sissek;

3. die zum größten Theile fertiggestellten Linien Innsbruck—Kufstein (Nordtiroler Bahn) und Verona—Bozen (Südtiroler Bahn);

alle diese Bahnen (§ 1) mit ihren sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörungen und für dieselben erworbenen Grundstücken, sowie mit allen vorhandenen Betriebsmitteln (§ 4);

4. endlich die Aerarialtorfgewinnungsanstalt bei Laibach sammt den dazu gehörigen Gebäuden, Maschinen und Vorräten[2]) (§ 4).

Der Gesammtcapitalswert dieser Objecte ergibt sich durch einfache Addition.

Zu dem bereits pro 1858 ausgewiesenen Anlagecapitale der südlichen Staatsbahn per . . . 129,671.827 fl.[3])

---

[1]) Die Vereinigung mit den lombardisch-venezianischen Bahnlinien erfolgte officiell durch den in der Generalversammlung der Actionäre der lombardisch-venezianischen Eisenbahngesellschaft am 18. November 1858 gefassten Beschluss, demzufolge die neugebildete „k. k. südliche, Staats-, lombardisch-venezianische und centralitalienische Eisenbahngesellschaft" in alle Rechte und Verbindlichkeiten der lombardisch-venezianischen Eisenbahngesellschaft eintrat. — Die Fusion mit der Kaiser Franz Josef-Orientbahn fand ihren officiellen Ausdruck in dem auf Grund des Beschlusses der Generalversammlung der genannten Gesellschaft vom 10. November 1858 abgeschlossenen Uebereinkommen vom 11. December 1858 (cf. Pollanetz und Wittek, Eisenb.-Ges.-Samml. II, 1, S. 223 und 248). — Der in der Concessions-Urkunde vereinbarte Eintritt der Concessionäre in den zwischen dem Aerar und der Triestiner Wasserleitungsgesellschaft (Societa d'aquedotto Aurisina) abgeschlossenen Vertrag, an Stelle der letzteren (§ 5) und die weiteren diesbezüglichen Vertragsbestimmungen sind für die vorliegende Untersuchung nicht von Belang.

[2]) In den statistischen Berichten der Jahre 1857 und 1858 mit 150.000 fl. ö. W. bewertet.

[3]) Dieses Capital stellt sich in Wirklichkeit um die bedeutenden, nach dem Jahre 1858 noch geleisteten Zahlungen, welche einige Millionen betragen haben, höher.

kommt die mit circa . . . . 30,000.000 fl.
zu bewertende Nord- und Südtiroler Bahn und die Linie Steinbrück—Sisseк im beiläufigen Capitalswerte von . . . . 5,000.000 „
rechnet man hiezu die Torfpräparisanstalt mit einem Anlagecapitale per . . . . 150.000 „
und die vom Kaufschillinge in Abschlag zu bringenden Inventarswerte [1]) der Betriebsmittel und Vorräthe der südlichen Staatsbahn per . . . . 6,310.566 „
so ergibt sich, daſs der Gesammtcapitalswert keineswegs weniger als . . . . 171,132.393 fl.
betrug.
Nach Zuschlag des pro 1855 ausgewiesenen Anlagecapitales der lombardisch-venezianischen Bahnen per . . . . 48.736.858 fl. [2])
und des Inventarwertes [3]) der bei der Uebernahme vorhandenen Betriebsmittel und Vorräthe per . 1,883.238 „
ergibt sich die Summe von . . . . 221,752.489 fl.
oder rund 221·75 Millionen Gulden ö. W. [4])

Welcher Kaufschilling steht nun dieser enormen Summe gegenüber?

§ 15 der Concessions-Urkunde stipulirt als Ablösungsbetrag für die im § 1 angeführten Staatsbahnstrecken die Summe von einhundert Millionen Gulden. Die Bezahlung dieses Betrages sollte gemäß § 16 in folgender Weise stattfinden:

10 Millionen einen Monat nach a. h. Genehmigung der Concession

---

[1]) Konta, I, S. 66 und 109. Der wirkliche (Verkaufs-) Wert konnte nicht festgestellt werden.

[2]) Wie schon erwähnt, dürfte hier das Anlagecapital in Wirklichkeit die Höhe von 55 Millionen erreichen.

[3]) Siehe S. 30.

[4]) Nach den Aufzeichnungen des Herrn Oberinspectors v. Schwarz betrug diese Summe rund 230 Millionen. Die Differenz erklärt sich dadurch, daſs die einzelnen Posten, wie bereits gezeigt wurde, sich in Wirklichkeit höher stellen, als sie in der vorliegenden Rechnung eingesetzt erscheinen.

10	Millionen	am	1. November	1859
6	„	„	1. „	1860
6	„	„	1. „	1861
6	„	„	1. „	1862
6	„	„	1. „	1863
6	„	„	1. „	1864
10	„	„	1. „	1865
10	„	„	1. „	1866

Die noch übrigen 30 Millionen Gulden wären aus der Hälfte des reinen Erträgnisses der sämmtlichen, den Concessionären überlassenen, sowie der ihnen nach §§ 1 und 2 concessionirten und mit den ihrigen vereinigten Eisenbahnen, sofern dieses Erträgnis 7 % (!) des Anlagecapiales (§§ 28 und 29) überstieg, allmählich vom Betriebsjahre 1870 beginnend, zu erlegen gewesen.

Von der Zahlung der letzten 10 Millionen Gulden konnten sich die Concessionäre dadurch befreien, dass sie vor dem 1. November 1866 (resp. nach der Modification des Art. XII des Vertrages vom 13. April 1867 bis zum 1. Jänner 1872) erklärten, in vier Jahresraten (nach der Concessions-Urkunde jeden 1. November der Jahre 1871, 1872, 1873 und 1874, nach Art. XII des cit. Vertrages jeden 1. November der Jahre 1873, 1874, 1875 und 1876) je 5 Millionen Gulden ö. W. ohne Rücksicht auf das Erträgnis bezahlen zu wollen. [1])

Von der Zahlung der am 1. November 1866 verfallenden Rate wurden die Concessionäre zufolge des Protokolles vom 23. September 1858 gegen dem entbunden, dass sie alle noch zur Sprache kommenden Berichtigungen aus Anlass von Grundeinlösungen, Bauten oder sonstigen Lieferungen (§§ 7 und 8 der Conc.-Urk.) rücksichtlich der mit dieser Concessions-Urkunde überlassenen Bahnstrecken mit dem Termine vom 1. November 1858 und rücksichtlich der lombardisch-venezianischen Bahnen mit dem Termine vom 17. April 1856 übernahmen. [2]) Die

[1]) Die Gesellschaft zog es jedoch begreiflicherweise vor, von diesem Rechte keinen Gebrauch zu machen.

[2]) Insofern sich daher diese Zahlungen auf Bauleistungen bezogen, welche vor den genannten Terminen hergestellt waren, oder Lieferungsobjecte betrafen, welche vorher bereits eingeliefert, oder Grundeinlösungen von Objecten zum Gegenstande

letzten 30 Millionen hatten ein analoges Schicksal wie die 30 Millionen Lire Rest der lombardisch-venezianischen Bahnen. An Stelle der bezüglichen Bestimmung des § 16 der Conc.-Urk. trat Art. XII des Vertrages vom 13. April 1867, welcher durch § 2 des Gesetzes vom 6. April 1677, R.-G.-Bl. Nr. 36 (Prot.-Uebereinkommen vom 25. Februar 1876), endgiltig modificirt wird.

Art. XII des erstgenannten Vertrages bestimmt, dass der genannte Restbetrag mit einem Zehntel des Bruttoerträgnisses, soweit dasselbe 107.000 fl., beziehungsweise mit einem Viertel desselben, soweit es 110.000 fl. pro Meile und Betriebsjahr übersteigt, allmählich zu erlegen sei. Falls die Gesellschaft vom 1. Jänner 1880 an die Einkommensteuer zu zahlen haben sollte, so findet die Zahlung des obigen Zehntels, respective Viertels an den Staat insolange und in dem Maße nicht statt, als dasselbe zur Entrichtung der Einkommensteuer in Anspruch genommen werden müsste. § 2 des cit. Prot.-Uebereinkommens substituirt vom 1. Juli 1876 an dem Bruttoerträgnis per 107.000 fl. pro Meile und Betriebsjahr ein solches von 14.000 fl. pro Kilometer und Betriebsjahr und dem Bruttoerträgnisse von 110.000 fl. pro Meile und Betriebsjahr ein solches von 14.500 fl. pro Kilometer und Betriebsjahr. Die Bestimmung rücksichtlich der Einkommensteuer bleibt aufrecht erhalten.

Wenn man der Einfachheit halber den 1. November 1858 als den Termin annimmt, an welchem die vorerwähnten Capitalswerte die

---

hatten, welche vor den erwähnten Zeitpunkten in Besitz genommen worden waren, waren die Concessionäre berechtigt, diese Zahlungen der Staatsverwaltung in Rechnung zu setzen. Die weitere Bestimmung des Protokolles vom 23. September 1858, dass, falls die geleisteten Zahlungen ohne Interessen nachweislich mehr als 10 Millionen Gulden ö. W. betragen sollten, der Mehrbetrag den Concessionären von der Regierung zu vergüten sei, wurde durch die Bestimmung des Art. X des Uebereinkommens vom 27. Juli 1869, R.-G.-Bl. Nr. 138 (Schuster und Weber, Südbahn, Doc. 11) beseitigt, welche sämmtliche gegenseitigen Ansprüche aus der aus diesem Anlasse schwebenden Abrechnung für aufgelassen und beglichen erklärt, dass weder das k. k. Aerar, noch die Südbahn aus diesem Anlasse eine Zahlung zu leisten haben sollte. Vgl. auch Art. XII des Uebereinkommens v. 20. November 1861 (Schuster und Weber, Doc. 7) und Art. 16 des Vertrages vom 13. April 1867 (eodem, Doc. 8).

angegebene Höhe besaßen, und für welchen demnach die Höhe des Kaufschillings zu berechnen ist, so ergeben sich nach Abzug eines 5procentigen Disconts folgende Beträge:

1. Die erste 10-Millionenrate, welche am 30. December 1858 fällig war, mit Vernachlässigung des Discounts für 2 Monate		10,000.000 fl.
2. Die zweite, am 1. November 1869 fällige 10-Millionenrate		9,523.809 „
3. Fünf Raten à 6 Millionen		24,739.866 „
4. Die achte Rate per 10 Millionen		7,106.813 „
5. Die erste Rate für die lomb.-venez. Staatsbahnen (zahlbar am 17. Juli 1856) per	20,000.000 £	
6. Der Wert der fünf Raten à 10 Millionen Lire reducirt auf den 17. Juli 1856 = ...	43,294.776 „	
Zusammen . . .	63,294.776 £	
	= 22,153.171·6 fl. ö. W.	
Der Betrag von 22,153.171·6 fl. ö. W. sammt 5 % Zinseszinsen vom 17. Juli 1856 bis 1. November 1858 = ...		23,856.750·5 fl.
Zusammen . . .		75,227.238·5 fl.

Es erübrigt nunmehr, den Wert zu bestimmen, welchen die restlichen 30 Millionen Gulden und die 30 Millionen Lire am 1. November 1858 repräsentiren.

Auf Grund der obcitirten Vertragsbestimmungen wurden von der Südbahn für die Betriebsjahre 1870 bis einschließlich 1892 Abschlagszahlungen auf den Kaufschillingsrest von 30 Millionen Gulden in der Gesammthöhe von 6,639.381·81 fl. ö. W. Silber geleistet. Wenn man nun den sich hieraus ergebenden Durchschnittsbetrag per 288.668·775 fl. für ein Jahr auch für die folgenden Jahre annimmt, so wären für die Zahlung dieser 30 Millionen Gulden 104 Jahre erforderlich. Da Art. 13 des Vertrages vom 13. April 1867, R.-G.-Bl. Nr. 69, die Dauer der Concession auf 99 Jahre, vom 1. Jänner 1870 an gerechnet, festsetzt, so würde dieselbe 5 Jahre früher erlöschen, bevor der Betrag

von 30 Millionen zur gänzlichen Auszahlung gelangt ist, und würden demnach 5 Raten per 288.668·775 fl. nicht mehr zur Auszahluug kommen.

Die 30 Millionen Lire, deren Präſtirung erst nach Leistung des eben besprochenen Kaufschillingsrestes der Südbahn, und zwar unter den gleichen Voraussetzungen stattzufinden hat, würden überhaupt nicht mehr vor dem Erlöschen der Concession zur Abzahlung gelangen, haben daher strenge genommen keine Berücksichtigung zu finden.

Unter der Annahme, dass in den folgenden Jahren größere Beträge an den Staat zur Abfuhr gelangten und dadurch eine Tilgung der 30 Millionen bis zum Ablaufe der Concession ermöglicht würde, könnte man für diesen Betrag eine Rente, laufend in 99 gleichen Raten vom 1. Jänner 1870 bis Ende 1968 per 303.030·30 fl. substituiren, deren Capitalswert am 1. November 1858 6,012.213·85 fl. betragen würde. Wenn man im Optimismus noch weiter gehen und annehmen will, dass nicht bloß die 30 Millionen Gulden, sondern auch die 30 Millionen Lire bis zum Ablaufe der Concessionsdauer zur Rückzahlung gelangen werden, so mag hiefür in gleicher Weise eine Rente von 409.090·91 fl. substituirt werden, aus welcher sich am 1. November 1858 ein Capitalswert von 8,116.494·70 fl. ergibt. Die für die gesammten an die Südbahngruppe abgetretenen Bahnen erhaltene Valuta erreicht demnach (mit Berücksichtigung der Rente II) eine Höhe von 84·34 Mill. Gulden ö. W., diesem Betrage steht ein Capitalswert von 221·75 Mill. Gulden ö. W. (wahrscheinlich richtiger 230 Millionen) gegenüber.

Die Gegenüberstellung dieser beiden Ziffern charakterisirt wohl die finanzielle Seite dieses Geschäftes genügend. [1])

Dass die Staatsverwaltung der Gesellschaft außerdem noch ein $5\frac{1}{5}$procentiges Reinerträgnis des Anlagecapitales (§ 28 Concessions-Urkunde [2]) garantirte, ihr ferner eine bis Ende 1868 dauernde Be-

[1]) Die Differenz ist in diesem Falle so enorm, die colossale Schädigung des Staatssäckels so in die Augen springend, dass eine Beleuchtung der einzelnen Details wohl ganz überflüssig ist.

[2]) Mit Art. X und XI des Vertrages vom 13. April 1867 wurde diese Bestimmung dahin abgeändert, dass die Staatsverwaltung vom 1. Jänner 1866 an der Südbahn für die ganze Dauer der Concession und für die Gesammtheit ihrer auf österreichischem Gebiete jeweils in Betrieb stehenden Bahnen ein Bruttoerträgnis garantirt, welches für das Jahr 1866 9.100 fl. ö. W. pro Meile und

freiung von der Einkommensteuer [1]) (§ 35 Conc.-Urk.), sowie eine 5procentige Ermäßigung der Zollgebüren in Betreff der Einfuhr von Bau- und Betriebsgegenständen (§ 33 Conc.-Urk.) gewährte und ihr weiters eine Erhöhung der Personentarife zum Geschenk machte, vermag nach dem Vorhergegangenen kaum mehr in Erstaunen zu setzen.

Der Staat verlor also nicht weniger als 137 Millionen, das heißt er belud sich mit einer Zinsenlast von jährlich circa 7 Millionen Gulden.

III. Die Gruppe der östlichen Staatsbahn.

Die „östliche Staatsbahn" entstand durch Einlösung der ehemaligen Krakau—Oberschlesischen Eisenbahn. Diese letztere, von einer Actiengesellschaft auf Grund einer von dem ehemaligen Freistaate Krakau ertheilten Concession gebaute Bahn bestand aus den Strecken Krakau—Slupun (bei Myslowitz) und Szakowa—russische Grenze—Granica. Sie wurde von der Staatsverwaltung mit Vertrag vom 30. April 1850 (gen. mit a. h. E. vom 13. Mai 1850) um den Betrag von 3,073.429 fl. C.-M. eingelöst [2]) und ausgebaut. [3]) Die Einführung des Staatsbetriebes

---

für jedes folgende Jahr insolange 1000 fl. mehr beträgt, bis es die Ziffer von 100.000 fl. pro Meile erreicht hat, welcher Betrag dann für den ganzen Rest der Concessionsdauer zu gelten hat. Eine neuerliche Modification enthält §. 1 des Prot.-Uebereinkommens vom 25. Februar 1876, nach welchem vom 1. Juli 1876 (Abs. 2 des Einführungsgesetzes vom 6. April 1876, R.-G.-Bl. Nr. 36) der Ziffer der künftig in Kilometern zu berechnenden Bruttoerträgnisgarantieberechnung die Ziffer des garantirten Bruttoerträgnisses für sämmtliche in Betrieb befindlichen österreichisch-ungarischen Linien statt mit 100.000 fl. ö. W. pro Meile mit dem Betrage von 13.282 fl. ö. W. pro Kilometer zugrunde zu legen ist.

[1]) Mit Art. 9 des Vertrages vom 13. April 1867 wurde die Befreiung von der Einkommensteuer bis zum 1. Jänner 1880 erstreckt.

[2]) Die Bezahlung dieses Betrages erfolgte in der Weise, dass die von der Privatgesellschaft herausgegebenen und noch nicht zur Einlösung gelangten 17.929 Stück Actien à 100 Thaler preuß. Courant um 2,561.286 fl. C.-M. und 3.585 Prioritäts-Schuldverschreibungen ebenfalls zu 100 Thaler preuß. Courant um 512.143 fl. (zusammen also um den gen. Betrag) mittelst Hinausgabe von Staatsschuldverschreibungen im gleichen Nominalwerte eingelöst wurden (Konta, I, S. 23).

[3]) Der Bauthätigkeit des Staates verdanken ihre Entstehung die Strecken Oswiecim—Trzebinia und Krakau—Dembica, beide eröffnet am 1. März 1856. Im Baue befand sich die Strecke Dembica—Rzeszow.

unter gleichzeitiger Feststellung des Namens „östliche Staatsbahn“ erfolgte auf Grund des Fin.-Min.-Erlasses vom 21. November 1851 am 1. Jänner 1852.[1]) Als Anlagecapital erscheinen

für das Jahr 1851	. . .	2,977.750 fl. C.-M.
„ „ „ 1852	. . .	2,985.335 „ „
„ „ „ 1853	. . .	3,125.769 „ „
„ „ „ 1854	. . .	3,210.970 „ „
„ „ „ 1855	. . .	4,297.415 „ „
„ „ „ 1856	. . .	15,316.327 „ „
„ „ „ 1857	. . .	16,334.676 „ „

ausgewiesen. Diesen Capitalien stehen als Reinerträgnis[2])

im Jahre 1851 . . . 76.319 fl.
„ „ 1852 . . . 48.685 „
„ „ 1853 . . . 87.918 „
„ „ 1854 . . . 143.965 „
„ „ 1855 . . . 96.557 „ gegenüber,
„ „ 1856 tritt ein Abgang von 277.269 fl.,
„ „ 1857 ein solcher von . . 582.536 „

auf. Es ergibt dies eine Verzinsung von

---

[1]) Zugleich wurde eine provisorische Betriebsdirection mit dem Sitze in Krakau eröffnet.

[2]) Nach den statistischen Berichten des Freiherrn v. Czoernig; nach den statistischen Ausweisen des Staatshaushaltes wurden

im Jahre 1851 . . . . . . 63.764 fl.
„ „ 1852 . . . . . . 100.854 „
„ „ 1853 . . . . . . 74.145 „
„ „ 1854 . . . . . . 187.012 „

zur Abfuhr gebracht, wogegen

im Jahre 1855 Zuschüsse per 123.157 „
„ „ 1856 „ „ 465.910 „
„ „ 1857 „ „ 52.589 „
„ „ 1858 „ „ 243.251 „

geleistet werden mussten. Die Abfuhren der Jahre 1852 bis inclusive 1854 stellen eine Verzinsung von 3·39% pro 1852, 2·48% pro 1853 und 5·98% pro 1854 dar.

1·63% pro 1852	4·60% pro 1854
2·94 „ „ 1853	3·00 „ „ 1855

Das Erträgnis war demnach bis zum Jahre 1854 ein relativ und namentlich im Hinblick auf seine progressive Tendenz günstiges, während das Resultat der folgenden Jahre als ein durchaus negatives bezeichnet werden muss. Mit Rücksicht auf die schlechten Erträgnisse der letzten Jahre durfte bei einem Verkaufe die Staatsverwaltung froh sein, wenn sie für die verhältnismäßig theuer erworbene Bahn das Anlagecapital zurückerhielt.

Dies wurde auch erreicht, indem einerseits die Nordbahn auf Grund des Uebereinkommens vom 27. Jänner 1858 (genehmigt mit Concession vom 26. Juni 1858) das Stück Slupun—Krakau und die Zweigbahn von Szakowa bis an die polnische Grenze, dann die Flügelbahn von Trzebinia nach Oswiecim um den Kaufschilling im Nominalbetrage von 5,108.907 fl. C.-M. übernahm [1]), andererseits an die galizische Karl-Ludwigbahn die bereits im Betrieb befindliche Strecke Krakau—Dembica, sammt den Flügeln nach Wielicka und Niepolomice und die im Bau befindliche Strecke von Dembica nach Rzeszow gegen den Ersatz der bis zum 31. October 1858 entfallenden Kosten und Auslagen um den Pauschalbetrag von 13,189.842 fl. C.-M. [1]) abgetreten wurden.

Von dem seitens der Kaiser Ferd.-Nordbahn zu entrichtenden Kaufschillinge entfielen 2,151.400 preuß. Thaler oder 3,073.429 fl. C.-M. als Ablösungsbetrag auf die ehemalige Krakau—Oberschlesische Bahn und war dieser Betrag bis auf 79.200 Thaler an das Wechselhaus Heymann in Breslau zu zahlen. Die 79.200 Thaler dagegen waren als schon bezahlte Quote an die Staatscasse zurückzuzahlen. Der nach Abzug obiger Ablösungssumme noch verbleibende Kaufschillingsrest per 2,035.478 fl. C.-M. war in 8 halbjährigen Raten, deren erste mit 1. Jänner 1860 fällig wurde, ebenfalls an die Staatscasse zu entrichten. [1])

Die Zahlung des Betrages von 13,189.842 fl. C.-M. an die Staatsverwaltung hatte in 10 Jahresraten, deren erste am 1. Jänner 1863 fällig war, zu erfolgen. Von diesem Termine angefangen waren für die

[1]) Konta, I, S. 23.

später fällig werdenden Raten mit jeder Rate auch die stufenweisen 3procentigen Zinsen des jeweiligen Capitalrestes zu entrichten.

Es mag angenommen werden, dass bei der östlichen Staatsbahn die erhaltene Valuta das aufgewendete Anlagecapital gedeckt hat.[1])

Fasst man das bisher Gesagte zusammen, so ergeben sich (vgl. Tab. I, S. 44 und 45) in Bezug auf den Capitals- und Erträgniswert der einzelnen Bahnen sehr verschiedene Resultate.

Nach dem Capitalswerte zur Zeit der Veräußerung rangiren die in Betrieb stehenden Staatsbahnen in folgender Ordnung:

1. Die südliche Staatsbahn mit einem Anlagecapitale von . . . . 129,671.827 fl.
2. die lombardisch-venezianischen Bahnen mit einem Anlagecapitale von . . . . . 48,736.858 „
3. die nördliche Staatsbahn mit einem Anlagecapitale von . . . . 47,672.506 „
4. die südöstliche Staatsbahn mit einem Anlagecapitale von . . . . 37,617.022 „

und 5. die östliche Staatsbahn mit einem Anlagecapitale von . . . . 16,334.676 „

---

[1]) Wenn auch bei oberflächlicher Vergleichung der Summen der angeführten Kaufschillingsbeträge mit dem Anlagecapitale die Behauptung aufgestellt werden könnte, dass hier ein höherer Kaufschilling erzielt wurde, als das pro 1857 ausgewiesene Anlagecapital beträgt, so ergibt sich, abgesehen von dem Umstande, dass infolge größerer in den nächsten Jahren geleisteter Capitalsnachzahlungen sich das Anlagecapital in Wirklichkeit höher stellt, bei Berücksichtigung eines 5procentigen Disconts rücksichtlich der erst am 1. Jänner 1860, respective 1863 und nach diesen Terminen fälligen Beträge, dass am 1. Jänner 1858 das Anlagecapital thatsächlich den Erlös übersteigt. Es würde sich also auch hier eine Differenz zu Ungunsten des Staates ergeben, welche aber gegenüber den früheren enormen Summen nicht mehr ins Gewicht fällt. Bemerkt mag noch werden, dass für die an die Nordbahn abgetretenen Strecken eine Zinsengarantie nicht gewährt, dagegen rücksichtlich der Strecken der galizischen Karl Ludwigbahn den Concessionären ein jährliches $5^1/_2$procentiges Erträgnis des nachgewiesenen Anlagecapitales garantirt wurde. Letzteres wäre unschwer zu vermeiden gewesen (Hdls.-Min.-Erlass vom 29. April 1856; vgl. auch Kupka, S. 276 ff.).

dem Ertragswerte nach (s. Tab. I) steht an erster Stelle die südöstliche Staatsbahn mit einer schließlichen Verzinsung von 10·40 % und mit einer vierjährigen Durchschnittsverzinsung von 6·0 %, an letzte Stelle tritt die östliche Staatsbahn mit ihren bedeutenden Betriebsdeficiten. Ein nicht bloß absolut, sondern auch relativ steigendes Reinerträgnis weisen die südöstliche und nördliche Staatsbahn auf. Bei der südlichen Staatsbahn ist dasselbe relativ am höchsten im Jahre 1853 (3·95 %), 1854 steigt es noch seiner absoluten Höhe nach, doch tritt im folgenden Jahre auch in dieser Beziehung ein Rückschlag um mehr als eine halbe Million ein. Von da an steigt die absolute Höhe des Reinerträgnisses constant bis 1858, um in diesem Jahre beinahe drei Millionen zu erreichen. Der Procentsatz fällt zwar bis zum Jahre 1856 auf 1·77 %, in den beiden folgenden Jahren ist jedoch trotz des rapid anwachsenden Anlagecapitales eine steigende Tendenz auch in Bezug auf die relative Höhe bis zu 2·5 % zu constatiren.

Ein trauriges Bild bieten die lombardisch-venezianischen Staatsbahnen, welche bei rapid steigendem Anlagecapitale ein nicht bloß im Verhältnis zu ersterem, sondern auch absolut fallendes Reinerträgnis aufweisen. Dasselbe erreicht im Jahre 1853 als Maximum 674.259 fl. (2·13 % des Anlagecapitales) und fällt bis zum Jahre 1855 auf 498.954 fl. (1·21 % des Anlagecapitales). Von 1852—1854 ein auch relativ bis zu 5 % steigendes Reinerträgnis, im nächsten Jahre ein Rückgang um beinahe ein Drittel des vorjährigen Ertrages, in der Verzinsung um mehr als 1·5 %; dann, bei einem Steigen des Anlagecapitales um fast das Vierfache, ein constantes Betriebsdeficit. In Summa: ein schönes Resultat bei den Bahnen der Gruppe I, Aussicht auf baldige Rentabilität der südlichen Staatsbahnen, latente Misserfolge der lombardisch-venezianischen Bahnen und ein unvermitteltes, jedoch leider anhaltendes Fiasco bei der östlichen Staatsbahn.

Welches ist nun das eigentliche **finanzielle Facit** der Veräußerungsaction?

Für die Beantwortung dieser Frage bieten sich zwei Wege, welche, falls sie richtig sind, naturgemäß zu demselben Ziele führen müssen. Der einfachere, welchen wir hier zunächst einschlagen wollen, besteht in der Addition der gruppenweise ermittelten, und auf denselben Zeit-

Tabelle I.

Gruppe St.-E.-G.

Jahr	Nördliche Staatsbahn: Anlagecapital	Ausgewiesener Reinertrag / Zur Abfuhr gelangter Reinertrag	%	Südöstliche Staatsbahn: Anlagecapital	Ausgewiesener Reinertrag / Zur Abfuhr gelangter Reinertrag	%
1850	34,705.098			17,179.809 [1])		
1851	41,528.672 [2])	920.204	2·65	21,809.228 [1])	570.637	3·32
		1,007.409	2·90		529.080	3·08
1852	43,177.145 [3])	1,127.327	2·71	(24,179.100)	1,043.308	4·78
	(44,677.145)	1,059.113	2·55	25,365.882 [4])	1,378.086	6·32
1853	45,998.143 [3])	1,639.484	3·80	(31,790.450)	1,325.178	5·48
	(47,498.143)	1,319.191	3·04	32,977.232 [4])	1,246.039	5·16
1854	46,172.506 [3])	2,211.756	4·81	(36,430.240)	3,307.440	10·40
	(47,672.506)	1,832.569	3·98	37,617.022 [5])	1,906.265	6·00
1855						
1856						
1857						
1858						
1859						

[1]) Die Einlösungssumme betrug 20,458.361 fl. C.-M. (Kupka, Konta, I); nach Hain war dieselbe Ende 1851 auf 21,306.515 fl. C.-M. angewachsen und betrug das bis dahin verwendete Baucapital 3,205.126 fl. C.-M.; dies ergäbe einen Gesammtaufwand von 24,511.641 fl. C.-M., wobei ein in diesem Jahre nicht verrechneter Vorschuss per 1,342.214 fl. C.-M. nicht einbezogen erscheint.

[2]) Ohne den in diesem Jahre verwendeten, jedoch nicht zur Verrechnung gelangten Vorschuss per 1,639.929 fl. C.-M. (Josef Hain, Handbuch der Statistik, Wien 1853).

[3]) Abzüglich des Baucapitales für Bodenbach—sächsische Grenze, welches für die Verzinsung nicht zu berücksichtigen ist.

[4]) Inclusive des Baucapitales für Marchegg—Pressburg, welches jedoch für die Verzinsung nicht zu berücksichtigen war.

[5]) In diesem Betrage sind nicht enthalten die Kosten der begonnenen Linie Szegedin—Temesvar, dann die auf die unvollendeten Strecken Szolnok—Debrezin und Püspöck—Labany—Grosswardein verwendeten Baucapitalien im Betrage von 5,499.545 fl. C.-M. und die Anlagekosten der Baziascher Montanbahn per circa 5 Millionen Gulden C.-M.

Südbahngruppe						Gruppe der östl. Staatsb.		
Südliche Staatsbahn			Comb.-Ven. Staatsbahnen			Oestliche Staatsbahn		
Anlagecapital	Ausgewies. Reinertrag / Zur Abfuhr gelangter Reinertrag	%	Anlagecapital	Ausgew. Reinertr. / Zur Abf. gelangter Reinertr.	%	Anlagecapital	Ausgewies. Reinertrag / Zur Abfuhr gelangter Reinertrag	%
						2,977.755[5])		
34,252,077[1])			31,790.957[4])			2,985.335	48.685	1·63
							100.854	3·39
53,354.534[2])	1,352.202	3·95	32,562.050	674.259	2·13	3,125.769	87.918	2·94
	801.633	2·34		717.928	2·26		74.145	2·48
77,963.162	1,949.479	3·65	41,323.745	583.220	1·79	3,210.970	143.965	4·60
	1,629.946	3·05		811.240	2·49		187.012	5·98
81,625.574	1,415.324	1·81	48,736.858[5])	498.954	1·02	4,297.265	96.557	3·00
	1,145.449	1·47		324.514	0·78		123.157[6])	—
84,940.642	1,443.053	1·77				15,316.039	277.269[6])	—
	2,003.373	2·45					465.910[6])	—
116,529.262	1,737.563	2·05				16,334.676	582.536[6])	—
	1,337.533	1·57					52.589[6])	—
129,671.827[3])	2,987.228	2·56						
	2,934.094	2·52						

[1]) Nach Hain betrugen bereits Ende 1851 die Anlagekosten 38,564.197 fl. C.-M., wobei ein nicht verrechneter Vorschuss per 7,113.290 fl. C.-M. nicht in Rechnung gezogen ist. Die Einlösungskosten der Gloggnitzerbahn betrugen 18,132.089 fl. C.-M. (gegen ein ausgewiesenes Anlagecapital von circa 14·5 Mill. Gulden C.-M.), die der Oedenburgerbahn 2,085.516 fl. C.-M. (Anlagecapital 2,267.889 fl. C.-M.).

[2]) Ohne die Kosten der Grundeinlösung in Steiermark, welche von den steirischen Landständen bestritten wurden.

[3]) Das bei der Ablösung in Betracht kommende Anlagecapital der Laibacher Torfpräparirанstalt betrug 156.779 fl. C.-M.

[4]) Capitalaufwand der unvollendeten Strecken: 1. Nordtirolerbahn circa 10 Millionen, 2. Südtirolerbahn circa 20 Millionen, 3. Linie Steinbrück—Sissek (Unterbau bis Reichenburg) circa 5 Millionen.

[5]) Nachträglich musſten seitens des Staates noch bedeutende Zahlungen geleistet werden.

[6]) Abgang; dazu noch im Jahre 1858 im Ausweise des Staatshaushaltes ein Abgang von 243.251 fl.

punkt zu fixirenden Anlagecapitalien und deren Vergleichung mit der Summe der ermittelten Kaufschillingsbeträge, deren Reduction auf den gleichen Zeitpunkt zu erfolgen hat, wobei die als gleichwertig befundenen Activ- und Passivposten einfach ausgelassen werden können (östliche Staatsbahn und die an die Theißbahn verkauften Strecken der südöstlichen Staatsbahn, vgl. S. 14, 16 und 42).

Bei der St.-E.-G.-Gruppe betrug nach der gegebenen Berechnung das aufgewendete Anlagecapital am 1. Jänner 1855 (dem Tage des Ueberganges an die Gesellschaft) 109·76 Millionen Gulden C.-M., was pro 1. Jänner 1860 bei 5procentiger Verzinsung einem

	Millionen Gulden ö. W.	
Capitale von	144·06	
entspricht.		
Das Anlagecapital der Südbahngruppe stellt sich Ende des Jahres 1858 auf 221·75 Millionen, demnach pro 1. Jänner 1860 auf	232.83	
der daraus sich ergebenden Capitalssumme per . . .		376·89
steht gegenüber:		
1. Der Kaufschilling der Gruppe St.-E.-G. per 50·09 Millionen Gulden C.-M. pro 1. Jänner 1855 oder am 1. Jänner 1860 mit	65·75	
2. der Kaufschilling der Südbahngruppe mit Berücksichtigung der Rente II per 84·34 Millionen Gulden, welcher sich für obigen Zeitpunkt auf	87·5	
stellt.		
In der Gesammthöhe von		153·25
Es ergäbe sich bei dieser Art der Berechnung die enorme Differenz von		**223·54**

Wir wollen nun versuchen, ob wir auch auf dem zweiten Wege zu demselben Resultate gelangen.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass die oben ermittelten Summen in dem Staatshaushalte eine Rolle spielen mussten, und dass sich dieselben in den Staatsabrechnungsausweisen, wenn auch vielleicht in anderer Anordnung und Reihenfolge, vorfinden müssen. Dies ist auch thatsächlich der Fall.

Nach den folgenden, aus den Staatsabrechnungsausweisen zusammengestellten Tabellen:

Tabelle II.

Jahr	Gesammtaufwand zum Zwecke des Baues und der Einlösung von St.-E.-Bahnen	Verzinsung
1843	5,316.664 C.-M.	—
1844	14,614.037 „	—
1845	27,364.728 „	—
1846	36,938.505 „	—
1847	47,123.841 „	0·52
1848	60,202.108 „	0·45
1849	73,031.419 „	0·25
1850	88,546.214 „	1·22
1851	110,219.453 „	2·97
1852	130,304.515 „	3·50
1853	156,842.860 „	2·65
1854	188,041.459 „	3·39
1855	200,408.118 „	1·42
1856	225,370.019 „	0·73
1857	238,773.771 „	0·40
1858	256,241.411 „	0·97
1859	286,285.357 ö. W.	—

Tabelle III.

Jahr	Gesammtaufwand bei jährlicher 5% iger Verzinsung	Verzinsung
1843	5,316.664 C.-M.	—
1844	14,614.037 „	—
1845	27,378.020 „	—
1846	37,001.624 „	—
1847	47,305.231 „	0·51
1848	60,582.130 „	0·45
1849	73,714.226 „	0·25
1850	89,673.370 „	1·20
1851	111,920.887 „	2·92
1852	133,637.885 „	3·41
1853	159,851.839 „	2·60
1854	191,840.753 „	3·32
1855	205,068.605 „	1·39
1856	231,212.861 „	0·71
1857	246,222.858 „	0·38
1858	265,842.277 „	0·94
1859	299,119.239 ö. W.	—

betrug der Gesammtaufwand am Ende des Jahres 1859 299 Millionen Gulden ö. W.; nach Tab. II ergibt sich ein geringerer Betrag von 286 Millionen Gulden ö. W.; bringt man hievon die im Rechnungsausweise pro 1859 als „Einnahmen aus dem Verkauf der Staatsgüter" verbuchten Kaufschillinge im Gesammtbetrage von 91 Millionen Gulden ö. W. in Abschlag, so ergibt sich ein ungetilgtes Capital von 208 Millionen, resp. 195 Millionen Gulden ö. W. Diese Summen sind niederer, als der factische Aufwand, wie sich dies aus Vergleichung der in die Abrechnungsausweise eingesetzten Kaufschillingsbeträge mit den vorstehend gegebenen Berechnungen der wirklichen Werte der Kaufschillinge zur Evidenz ergibt. Die Einnahmspost in dem Abrechnungsausweise des

Jahres 1859 ist zu hoch escomptirt; zu dem obigen Posten müssen jedoch noch die durch die vorbereitenden Actieneinkäufe verausgabten Beträge und jene Summen hinzugezählt werden, welche der Staat in den dem Jahre 1859 folgenden Jahren aus dem Titel des Staatseisenbahnbaues und der Einlösung der Privatbahnen, als Nachzahlungen und Rückersätze geleistet hat; letztere bilden lange eine ständige Budgetpost und haben in Summa weit über 20 Millionen (unter Einrechnung der Actienkäufe 35 Millionen) betragen. [1]) Es ergibt sich daher als zweifellos, dass der Betrag von 223·54 Millionen [2]) die wirkliche Höhe des dem Staate bis zum Jahre 1860 durch die Verkaufsaction erwachsenen Schadens nicht vollständig erreicht, wobei die Geldbeschaffungskosten, welche auf mindestens 20% veranschlagt werden müssen, nicht in Rechnung gestellt wurden. [3])

Das war das finanzielle Ende der ersten Staatsbahnepisode.

---

[1]) Vgl. statistische Tafeln, die Finanzgesetze bis 1870 und die citirten Fin.-Min.-Acten.

[2]) Für diejenigen Leser, welche große Zahlen lieben, mag bemerkt werden, dass für diesen Betrag bis Ende des Jahres 1892 bei durchschnittlich 5procentiger Verzinsung der Staat an Zinsen 368·84 Millionen bezahlt hat. Mit Berechnung von Zinseszinsen repräsentirt dieser Verlust pro 1. Jänner 1893 mehr als eine Milliarde.

[3]) Nach Wagner's „Finanzwissenschaft", I, 2. Aufl., Leipzig 1877, S. 598, betrug das für die Staatseisenbahnbauten aufgewendete Capital 336·26 Millionen Gulden C.-M. und die Summe aller Kaufschillinge 168·56 Millionen. Diese Zahlen sind, wie aus dem Vorstehenden erhellt, entschieden viel zu niedrig gegriffen.

III. [1])

L'état se trouve dans l'obligation de payer l'intérêt du capital de construction et même quelquefois, comme c'est le cas en Autriche-Hongrie de couvrir les déficits d'exploitation. Il n'y a plus là le cachet d'industrie privée, de tels chemins sont à vrai dire exploités pour le compte de l'État.

(Protokolle des Corps legislatif v. März 1877.)

Die Staatsbahnen existirten nicht mehr. Drei Jahre hatten genügt, um den stolzen Bau, das kostspielige Werk fast zweier Jahrzehnte, voll=

---

[1]) Literatur und Quellen: Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiff=fahrt; Statistische Mittheilungen; Jahresberichte. Groß, Die Staatssubventionen für Privatbahnen, Wien 1882. Sax, Eisenbahnen, Wien 1879, S. 247 ff. Stein, Finanzwissenschaft und Aufsätze im Jahrgang 1863 der „Austria". Jaques, Die Rechtsverhältnisse der mit Zinsengarantie versehenen Eisenbahngesellschaften und die österreichische Eisenbahnpolitik, Wien 1864. Pigerle, „Oesterreichs garantirte Eisenbahnen", erschienen in der Statistischen Monatschrift, Jahrgang 1880. Beer, Der Staatshaushalt Oesterreich=Ungarns seit 1868, Prag 1881. Kaizl, Die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Oesterreich, Leipzig 1885, S. 21 ff. Kupka, Die Eisenbahn=bauten Oesterreich=Ungarns von 1822—1866, Leipzig 1888, S. 311 ff. Konta's Jahrbücher von 1867 an. Die Urkundensammlungen von Schuster und Weber und von Pollanetz und Wittek. Schüller, Versuch einer vergleichenden graphischen Statistik der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen von 1866 bis 1869, Wien 1871. Röll, Das Gesetz vom 14. December 1877 über die Regelung der Verhältnisse garantirter Bahnen, Wien 1880. Dr. H. v. W., Ueber das Verkehrswesen in Oesterreich=Ungarn, erschienen im Lloyd=Album 1878—1879. Die Vollendung des Eisenbahnnetzes in Oesterreich, Wien 1865 (anonym). Fillunger, Vergleichende statistische Zusammenstellung der Verkehrs= und Betriebsergebnisse der

ständig abzutragen, ohne dass der angestrebte Zweck, die Verminderung des Deficites, geschweige denn des Ideal Brucks, die Restitution der Metallwährung erreicht worden wäre. Der Traum der staatlichen Unternehmerherrlichkeit hatte ein jähes Ende gefunden, das Privatcapital trat auf den Schauplatz, favorisirt von der Staatsgewalt. In der Theorie ward die Lehre von Manchester zum allein seligmachenden Dogma. Wenn der wirtschaftliche Nutzen und die „indirecte Rentabilität" es als selbstverständlich erscheinen ließen, dass theuere, unrentable Linien gebaut werden durften, die den Todeskeim in sich trugen, und deren Rentabilität nur für einen außer Zweifel stand, nämlich für den Gründer, so kam hiezu noch das ins Eisenbahnwesen eingedrungene, dem monopolistischen Charakter desselben hohnsprechende Princip der wirtschaftlichen Freiheit und unbeschränkten Concurrenz; da mussten Bahnen gebaut werden, Bahnen um jeden Preis, soviel und so rasch als möglich, vor allem aber garantirte Bahnen.

Mochte auch jede Bethätigung staatlicher Aufsichtsrechte mit scheelen Augen als Beschränkung der individuellen Freiheit und Hemmnis einer gesunden wirtschaftlichen Entfaltung betrachtet werden, ein Recht ließ jeder Unternehmer dem Staate gern, das Recht zu zahlen.

österreichischen Eisenbahnen, Wien 1863. Ueber die Bedingungen zur Sicherung der Rentabilität der Eisenbahnen, anonym (Ober-Inspector Schwarz?), Wien 1874. Stenographische Protokolle (und Beilagen) des Abgeordnetenhauses, Berichte des Vereines deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Hauchecorne, Statistische Uebersichten, Köln. Roscher, System III. Neuwirth, Bank und Valuta II, Leipzig 1874. Max Wirth, Nationalökonomie, II. Bd. Rau-Wagner, Finanzwissenschaft. Schreiber, Die preußischen Eisenbahnen und ihr Verhältnis zum Staat. A. v. d. Leyen, Die Erträge der Eisenbahnen und der Staatshaushalt, erschienen in Schmollers Jahrbüchern, XVI. Jahrgang, 4. Heft. Von demselben: 10 Jahre preußisch-deutscher Eisenbahnpolitik, Leipzig 1876; ferner: Die neuen Verträge der französischen Regierung mit den 6 großen Eisenbahngesellschaften; Schmoller'sche Jahrbücher, N. F. VIII. (1884), Heft 4 und dieses Jahrbuch, XIII, 383 ff.; Archiv für Eisenbahnwesen 1890, 1891. Aucoc, Conférences sur l'administration et le droit administratif, Paris 1876, III. M. Chevalier, Cours d'économie politique, 2. Aufl., 1856. Toville, La transformation des moyens de transport, Paris 1880. Cohn, Untersuchungen über die österreichische Eisenbahnpolitik I, Leipzig 1874. C. Dietzel, Die Besteuerung der Actiengesellschaften, Köln 1859.

Gründerthum und General-Entreprise feierten unter der Ägide des Ministeriums Becke ihre schönsten Triumphe.

Der Begehrlichkeit der Concessionswerber entsprach nur das Entgegenkommen der Staatsverwaltung in der Zutheilung von Begünstigungen jeder Art, gleichgiltig, ob dieselben wirtschaftlich gerechtfertigt waren oder nicht. Neben reichlicher Gewährung von Steuerfreiheit und Zollbegünstigungen (negative Subvention) lud man dem Staate auch schwere finanzielle Verpflichtungen auf (positive Subvention). In bunter Systemlosigkeit wurden da bald fixe Summen à fonds perdu gegeben, bald Darlehen durch Barvorschüsse oder Uebernahme von Actien und Prioritätsobligationen ertheilt, die ausgedehnteste Anwendung aber fand die Erfindung Bartholonys, die Zinsbürgschaft, und zwar (abgesehen von dem einen Falle der Rohertragsgarantie bei der Südbahn) als Reinertragsgarantie. Das ausschlaggebende Motiv für die Einführung dieses Systems war: die Geldbeschaffung zu erleichtern; der Staat hatte keineswegs die Absicht, factische Subventionen zu leisten, sondern wollte den Unternehmungen bloß mit seinem Credite zuhilfe kommen. In der Praxis aber trat an Stelle des finanziellen Interesses der subventionirten Gesellschaften an dem Prosperiren ihrer Unternehmungen, die ohnmächtige Sorge des Staates als Garanten. Aus dem Actionär wurde ein Rentenbesitzer, das wesentlichste Merkmal der Privatindustrie, Prämium und Risico, wurde abolirt; dazu kam noch die außerordentliche Leichtfertigkeit und Inconsequenz in der praktischen Anwendung, wie z. B. die ungleichmäßige Normirung von Gegenleistungen, das Princip der abgesonderten Subventionirung von Zweig- und Nebenlinien großer Gesellschaften 2c. [1])

---

[1]) Die von der Staatsverwaltung in dieser Epoche begangenen Fehler erscheinen durch folgenden Passus einer Rede, welche Graf Clam-Martinic in der 58. Sitzung der VIII. Session des Abgeordnetenhauses hielt, meisterhaft charakterisirt: „Nicht, dass man Eisenbahnen gebaut und den Eisenbahnbau gefördert hat, selbst auch nicht, dass man in thesi den Bau von Eisenbahnen mittel- oder unmittelbar durch Staatsgelder unterstützt hat, ist es, was als „Eisenbahnsünde" zu bezeichnen wäre, wohl aber, dass man Eisenbahnen bauen ließ ohne festen Plan, ohne festes Ziel, ohne eine feste und sichere Eisenbahnpolitik; nicht von dieser geleitet, sondern vielfach den momentanen Impulsen einer oft

Seinen finanziellen Wirkungen nach zerfällt das Garantiesystem in zwei Perioden: in die erste fallen nur wenige Bahnen, welche die Garantie wirklich in Anspruch genommen haben. Es sind dies die Elisabeth-Bahn, die südnorddeutsche Verbindungsbahn und die Zittau-Reichenberger Bahn. Dass nicht mehr Bahnen aus jener Periode die Garantie des Staates in Anspruch genommen haben, liegt indes nur zum kleinsten Theile an der gedeihlichen Entwicklung der betreffenden Bahnen (böhmische Westbahn), die übrigen, hauptsächlich ins Gewicht fallenden Bahnen, die Staatseisenbahngesellschaft, die Südbahn und die alte Strecke der Karl Ludwig-Bahn nahmen dieselbe größtentheils deshalb nie in Anspruch, weil sie eben den Gesellschaften vom Staate beinahe geschenkt wurden, dagegen haben die in der zweiten Periode garantirten Bahnen das Budget auf das empfindlichste belastet. Es sind dies die Strecke Czernowitz—Suczawa der Lemberg-Czernowitzer Bahn, das Ergänzungsnetz der Karl Ludwig-Bahn, das Ergänzungsnetz der Staatseisenbahngesellschaft und die Rudolf-Bahn.

Durch die schranken- und skrupellose Anwendung dieses Principes wuchsen begreiflicherweise die finanziellen Verpflichtungen des Staates in rapider Weise an, und bald kam die Zeit, wo auch der größte Optimist sich klar sein musste, dass von der geträumten Rückzahlung der gewährten Subsidien in den meisten Fällen keine Rede sein werde. Während nach Inauguration des Systemes bis zum Jahre 1858 kaum

---

sprunghaften, irregeleiteten, wilden Speculation folgend, die in gegebenen Zeiten unter gegebenen Umständen weder ihr Ziel, noch ihre Begründung den thatsächlichen Verhältnissen entnahm, sondern sehr oft in nebenliegenden Ursachen und in der Sache eigentlich ferne liegenden Zielen ihre Richtlinie hatte. Es gehört zu den „Eisenbahnsünden", dass die Unterstützung, welche diesen Unternehmungen mittel- oder unmittelbar mit dem Staatssäckel zutheil geworden ist, in einer Weise gewährt wurde, welche nicht so sehr die richtige Anlage eines Eisenbahnnetzes, als den speculativen Theil, den Gründungsantheil dieser Unternehmungen befördert hat, namentlich, dass unsichere, übertriebene Bausummen oder unmögliche Ertragssummen als Grundlage für die Unterstützuug genommen wurden, ferner, dass man diese Unterstützungen gewährte ohne genügende Gegenleistungen, ohne Sicherung eines genügenden Einflusses des Staates auf die Verwaltung, auf Tarife, auf die Gestaltung des Eisenbahnwesens überhaupt. Dadurch wurde ein Zustand geschaffen, der nothwendig einer Sanirung bedurfte, die neue Opfer fordern musste."

mehr als 20% der österreichischen Bahnlinien garantirt waren, genossen im Jahre 1862 schon mehr als 40% und vom Jahre 1866 an mehr als 75% die Staatsgarantie.[1])

Im Jahre 1873 begann sich endlich eine Reaction geltend zu machen. Die Erkenntnis der riesigen finanziellen Lasten, welche dem Staatssäckel erwachsen waren und noch fernerhin erwachsen mussten, in Verbindung mit den traurigen wirtschaftlichen Folgen der Krise des Jahres 1873, ließen die neuerliche Reception des Staatsbahnsystemes, welches sich in Deutschland und speciell in Preußen trefflich bewährt hatte, als Rettung in der Not erscheinen. Das Jahr 1876 bringt auch in Italien und Frankreich, wo bisher das Privatbahnsystem unumschränkt herrschte, einen Umschwung zu Gunsten des Staatsbahnsystemes.[2]) In Oesterreich kam diese Strömung zum Durchbruche. Das Sequestrationsgesetz vom 14. December 1877[3]), ein ebenso bitteres als kostspieliges Arcanum, dessen juristische Berechtigung zum mindesten sehr fraglich ist[4]), gab dem Staate das Recht, jenen Bahnen, welche die Garantie eines Rein=

[1]) Weil der garantirte Reinertrag einzelner Bahnstrecken oder auch ganzer Bahnen in den meisten bezüglichen Gesetzen und Concessionsurkunden nicht ziffermäßig festgestellt, sondern erst auf Grund der factischen Bauauslagen oder Bahnlängen u. s. w. zu bestimmen war, rief die Regierung im Jahre 1877 eine eigene Garantie=Rechnungs=Commission ins Leben, deren Thätigkeit sich nicht nur auf die Feststellung der Betriebsrechnungen, sondern auch auf die Ermittlung des garantirten Reinertrages, insofern letzterer nicht gesetzlich beziffert war, erstreckte.

[2]) In Italien traten Politiker und Redner vom Range eines Sella Spavente, Maurogonato, Boselli, Luzatti, eifrigst für dasselbe ein, ebenso sprachen sich in Frankreich anlässlich der von der Regierung geplanten Fusion mehrerer Bahnen Parlamentarier wie Jules le Cesne, Waddington, Albain=Targé, Wilson rc. für die Erwerbung durch den Staat aus.

[3]) Die directe Ursache dieses Gesetzes war der Umstand, dass einzelne unter den garantirten Bahnen nicht nur den Garantiebetrag wiederholt in seiner Gänze in Anspruch zu nehmen genötigt waren, sondern sogar die Betriebsausgaben mit den Betriebseinnahmen nicht zu bedecken vermochten. Ueber den bezüglichen Rechtsstreit zwischen dem Staate und der ersten ungarisch=galizischen Eisenbahn siehe Konta.

[4]) Vgl. Röll, Das Gesetz vom 14. December über die Regelung der Verhältnisse garantirter Bahnen, Wien 1880. Als Vorbild für dieses Gesetz diente

erträgnisses vom Staate genießen, Vorschüsse in Noten zur Bedeckung von Betriebsabgängen, und zwar mit dem Charakter von Garantievorschüssen, aber mit vorzugsweiser Rückzahlungspflicht, zu gewähren. Dasselbe spricht aber auch zugleich der Regierung das Recht zur Uebernahme der Betriebsführung jener garantirten Bahnen zu, welche ein vom Staate vorschussweise bedecktes Betriebsdeficit aufweisen oder für die letzten 5 Jahre mehr als die Hälfte des garantirten Reinertrages jährlich in Anspruch genommen haben. Wenn dieses Gesetz auch in theoretischer Beziehung dem System ein Ende bereitet, so war dies doch keineswegs in finanzieller Hinsicht der Fall. Im Jahre 1882 waren noch circa 60% (gegen 10% vom Jahre 1860) der garantirten Bahnen der Garantie bedürftig. Während bis zu diesem Zeitpunkte seit 1860 die Gesammtlänge aller Bahnen nur um 232% zugenommen hatte, erreichte dieser Zuwachs bei den der Garantie bedürftigen Bahnen den Percentsatz von 2182%, also das Zehnfache.

Den finanziellen Höhepunkt dieses Systems bildet das Jahr 1876, in welchem der österreichische Staat 24·7 Millionen an Eisenbahnsubventionen [1]) zahlte. Bis zu diesem Zeitpunkte hatten die geleisteten Garantiebeträge die Summe von 122,672.434·56 fl. erreicht. [2]) Zwei Jahre darauf betrug diese Summe bereits mit Einschluss der Zinsen

---

die preußische Cabinetsordre vom 22. November 1842, welche als Regel aufstellte, dass der Staat, wenn er drei aufeinanderfolgende Jahre hat zuschießen, oder auch nur in einem Jahre den Zuschuss von mehr als einem Percent des Stammcapitales hat leisten müssen, befugt ist, bald für immer, bald auf so lange bis eine bestimmte Reihe aufeinanderfolgender Jahre hindurch der Reinertrag keinen Staatszuschuss erfordert hat, die unbeschränkte Verwaltung des Bahnbetriebes zu übernehmen. So kam es, dass Preußen bereits im Jahre 1876 neben 4280 *km* Staatsbahnen die ansehnliche Länge von 2917 *km* Privatbahnen im eigenen Betriebe hatte.

[1]) Die Betriebsdeficite betrugen bis zu diesem Jahre bei der ungarisch-galizischen Eisenbahn 449.642·02 fl., bei der Erzherz. Albrecht-Bahn 416.771·01 fl., bei der Salzburg—Tiroler Linie der Elisabeth-Bahn 127.154·67 fl. und bei der Vorarlberger Bahn 618.964 fl.

[2]) Der ungarische Staat hatte bis zu diesem Zeitpunkte an Garantievorschüssen geleistet:

172,385.285 fl. oder pro Kilometer 23.302 fl. Nachstehende Tabelle [1]) zeigt das Gesammtbild der im Jahre 1878 garantirten Anlagecapitalien und Reinerträge.

Bahnen	Anlage-Capital	Jährliches Reinerträgnis f. Verzinsg. u. Tilgung
	in Millionen Gulden	
Oesterr.-ungar. St.-E.-G.		
Altes Netz (österreichische Linie)	40·807	2·122
Ergänzungsnetz	52·333	3·046
Süd-norddeutsche Verbindungsbahn	32·546	1·692
Zittau—Reichenberger Bahn . .	3·981	0·159
Kaiserin Elisabeth-Bahn		
Wien—Salzburg, Wels—Passau, Lambach—Gmunden und Penzing—Hetzendorf	95·574	4·970
Linz—Budweis und St. Valentin—Wartberg	27·900	1·420
Salzburg—Bischofshofen und Selzthal—Wörgl	40·194	2·090
Galizische Karl Ludwig-Bahn		
Altes Netz	42·650	2·218
Neues Netz	30·604	1·591

Im Jahre 1868 . . . . 198.462 fl. ö. W.
" " 1869 . . . . 826.512 " " "
" " 1870 . . . . 2,313.435 " " "
" " 1871 . . . . 3,827.881 " " "
" " 1872 . . . . 9,827.881 " " "
" " 1873 . . . . 12,000.000 " " "
" " 1874 . . . . 14,000.000 " " "
" " 1875 . . . . 15,000.000 " " "
" " 1876 . . . . 15,000.000 " " "
Zusammen demnach . . . . 72,994.171 fl. ö. W.

[1]) Entnommen aus Pigerle, S. 22.

Bahnen	Anlage-Capital	Jährliches Reinerträgnis f. Verzinsg. u. Tilgung
	in Millionen Gulden	
Böhmische Westbahn	27·000	1·404
Südbahn (österreichische Linie) .	150·185	7·810
Lemberg—Czernowitz-Jassy-Eisenbahn (österreichischer Theil) .	42·308	2·200
Kaiser Franz Josef-Bahn . . .	96·010	4·992
Kronprinz Rudolf-Bahn . . .	137·670	7·210
Kaschau—Oderberger Bahn (österreichische Strecke)	10·385	0·540
Brünn—Rossitzer Bahn . . .	3·365	0·175
Mährisch-Schlesische Nordbahn. .	24·000	1·211
Oesterreichische Nordwestbahn . .	81·368	4·122
Erste ungarisch-galizische Eisenbahn (österreichische Strecke) .	19·380	0·969
Vorarlberger Bahn	13·396	0·678
Ungarische Westbahn (österreichische Strecke)	6·538	0·331
Erzherzog Albrecht-Bahn . . .	18·349	0·954
Mährische Grenzbahn	6·462	0·336
Im ganzen . . .	1.003·005	52·240

Erst seit dem Jahre 1884, welches die Verstaatlichung der „theuersten" garantirten Bahnen abschließt, erfährt die Höhe der jährlich gezahlten Garantiesummen eine erhebliche Verminderung, doch dauern die Consequenzen dieses Systemes bis zum heutigen Tage fort. [1])

---

[1]) Ueber die Entwicklung des Garantiewesens in Ungarn, Deutschland, Frankreich, England und Russland siehe die mehrfach citirte Monographie von Groß, S. 56 ff., 70 ff., 108 ff., 129 ff., 151 ff., 163 ff., 177 ff., 186, ferner den Bericht des Eisenbahnausschusses, Beilage 678 der VIII. Session des Abgeordnetenhauses

Vom Jahre 1855 bis zum Jahre 1894 wurden in Oesterreich an garantirten Privatbahnen concessionirt [1]):

P.-Z.	Datum der Conc.-Urk. für die Stammlinien	Name der Bahngesellschaft	Datum der Verstaatlichung oder Fusion
1.	1855, 1. Jänn.	Staats-Eisenbahngesellschaft.	
2.	1856, 8. März	Kaiserin - Elisabeth-Bahn.	Vom Staate erworben mit Uebereinkommen vom 24. Dec. 1880 u. 28. Jänner 1881 (Kundm. d. k. k. H.-M. vom 16. Juni 1884).
3.	1856, 15. Juni	Süd-norddeutsche Verbindungsbahn.	
4.	1857, 7. April	Galizische Karl Ludwig-Bahn.	Vom Staate erworben ab 1. Jänner 1892 (Uebereinkomm. vom 30. Juni 1891).
5.	1857, 19. Sept.	Zittau—Reichenberger Bahn.	
6.	1858, 23. Sept.	Südbahngesellschaft.	
7.	1859, 5. Sept.	Böhmische Westbahn.	

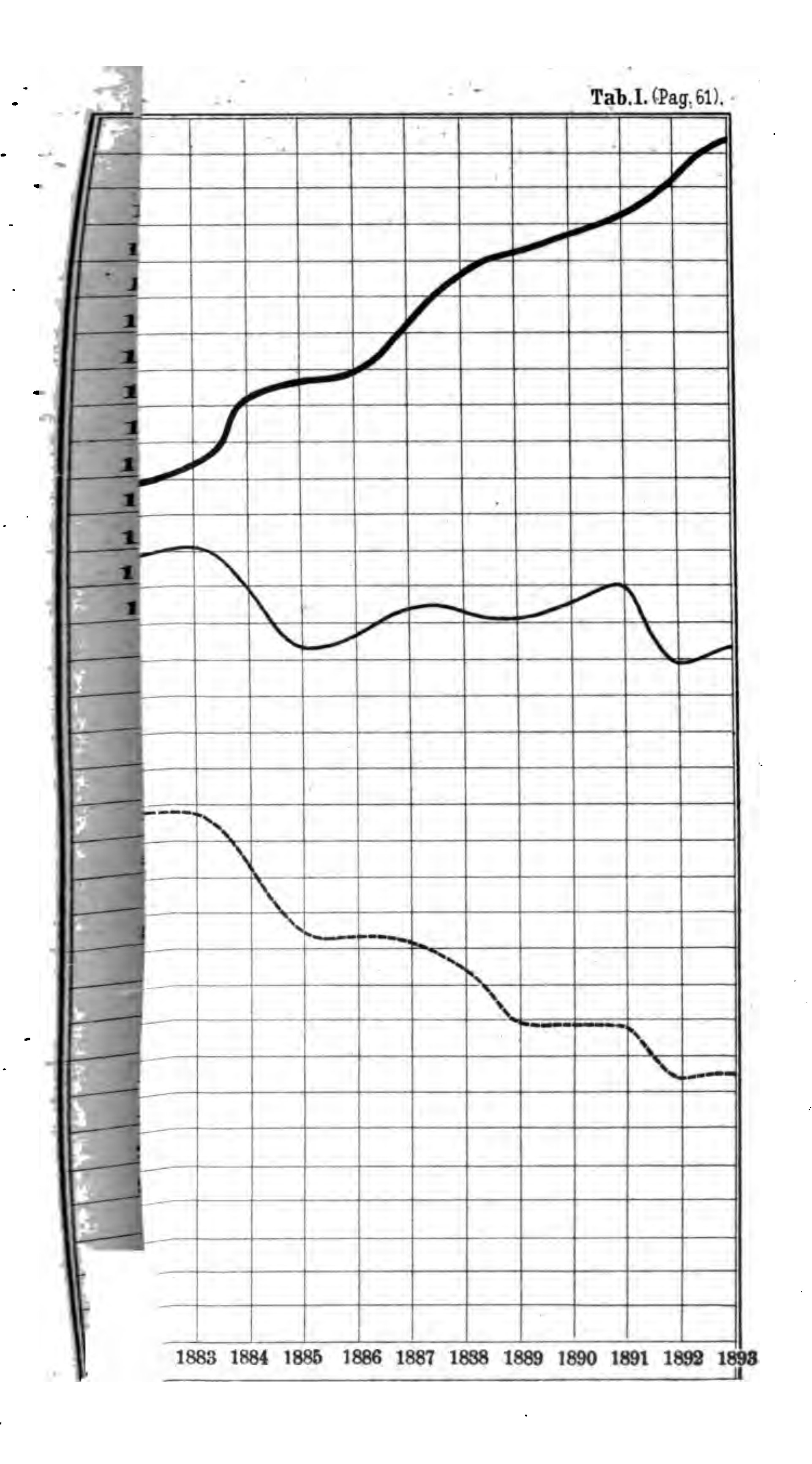
und A. v. d. Leyen, „Die Erträge der Eisenbahnen und der Staatshaushalt", S. 5 ff., 4. Heft (16. Jahrgang, Neue Folge) des Schmoller'schen Jahrbuches, dann die eingangs citirten Schriften von Aucoc, M. Chevalier, Foville und Cohn, sowie die historischen Abrisse in den „Eisenbahnen" von Sax, die Röll'sche Encyclopädie unter dem Schlagworte „Garantie", ferner den Figaro vom 5. Mai 1894.

[1]) In dieser Tabelle erscheinen die in den letzten Jahren concessionirten Localbahnen, bei welchen das Princip der Zinsengarantie, wenn auch mit sehr günstigen Modificationen, neuerlich recipirt wurde, mit Ausnahme der vom Staate eingelösten Linie Vordernberg—Eisenerz (cf. Anmerkung 2) nicht berücksichtigt.

P.-Z.	Datum der Conc.-Urk. für die Stammlinien	Name der Bahngesellschaft	Datum der Verstaatlichung oder Fusion
8.	1864, 11. Jänn.	Lemberg—Czernowitz-(Jassy)-Bahn.	
9.	1865, 22. Aug.	Brünn—Rossitzer-Bahn.	Fusionirt mit der öst.-ung. St.-E.-G. am 14. December 1879.
10.	1866, 26. Juni	Kaschau-Oderberger Bahn	
11.	1866, 11. Nov.	Kaiser Franz Josefs-Bahn.	Vom Staate erworben mit Uebereinkommen v. 12. Dec. 1883 u. 21. Jänn. 1884 laut Kundm. d. k. k. H.-M. v. 29. April 1884.
12.	1866, 11. Nov.	Kronprinz Rudolf-Bahn.	Vom Staate erworben mit Uebereink. vom 11. Dec. 1883 laut Kdm. d. k. k. H.-M. v. 28. Aug. 1887.
13.	1867, 6. Mai	Mähr.-schles. Nordb. (Kais. Ferd.-Nordb.)	
14.	1868, 8. Sept.	Oesterr. Nordwestb.	
15.	1869, 17. Aug.	Vorarlberger Bahn.	Vom Staate erworben mit Uebereinkommen vom 11. Dec. 1883 laut Kundm. d. k. k. H.-M. v. 20. Dec. 1885.
16.	1869, 11. Sept.	I. Ungar.-galizische Eisenbahn (österr. Theil).	Uebernahme d. Betriebes auf Rechnung d. Staates ab 1. Jänn. 1889 laut Vertrag vom 20. Dec. 1888.

P.-Z.	Datum der Conc.-Urk. für die Stammlinien	Name der Bahngesellschaft	Datum der Verstaatlichung oder Fusion
17.	1870, 2. Febr.	Ungarische Westbahn (steierische Linie).	Uebernahme d. Betriebes auf Rechnung d. Staates ab 1. Jänn. 1889 mit Uebereink. v. 22. Dec. 1888.
18.	1871, 11. Sept.	Mähr. Grenzbahn.	
19.	1871, 22. Oct.	Erzh. Albrecht-Bahn.	Vom Staate erworben mit 1. Jänn. 1892 (Uebereinkomm. vom 14. Juli 1890).
20.	1888, 10. Octob.	Vordernberg—Eisenerz. [1]	Vom Staate erworben mit Uebereinkommen vom 31. October 1893 laut Kundm. d. k. k. H.-M. v. 5. Nov. 1893. Z. 58446.

[1]) Nach einem langen Zeitraume gelangte bei dieser noch vor dem Inslebentreten der Garantie verstaatlichten Bahn das System der Zinsbürgschaft neuerlich zur Anwendung. Allerdings unterscheiden sich die bezüglichen Garantiebestimmungen in sehr vortheilhafter Weise von den Normen der älteren Concessionen. Es wurde nämlich mit der Conc.-Urk. vom 10. October 1888, R.-G.-Bl. Nr. 178, auf Grund des Gesetzes vom 5. Juli 1888, R.-G.-Bl. Nr. 110, der österreichisch-alpinen Montangesellschaft nebst einer 30jährigen Steuerfreiheit vom Staate die Garantie einer 4%igen Verzinsung sammt Tilgungsquote eines binnen 75 Jahren zu tilgenden Prioritätsanlehens im Höchstbetrage von 3 Millionen Gulden ö. W., sowie einer 4%igen Vorzugsdividende nebst Tilgungsquote der Prioritätsactien im Maximalbetrage von einer Million gewährt. Die Garantie sollte demnach für die ersten 75 Jahre der Concessionsdauer in maximo 166.687 fl., für die restlichen 15 Jahre jedoch nur 89.941 fl. jährlich betragen. An dieselbe knüpften sich jedoch nachstehende Bedingungen: Aufbringung eines Capitales von mindestens 700.000 fl. durch Stammactien al pari seitens der Interessenten, Einstellung der vom Lande Steiermark in 20 Annuitäten à 20.000 fl. zu bezahlenden Subvention als Einnahme in die Garantierechnung, Begebung der Prioritätsobligationen im Offertwege, Festsetzung des Minimalemissionscurses der Obligationen mit 90% und jenes der Prioritätsactien mit


1883
1884
1885
1886
1887
1888
1889
1890
1891
1892
1893

Das Anwachsen der garantirten Linien und deren allmähliche Abolirung durch die Ausbreitung des Staatsbahnnetzes zeigt nachstehendes Graphikon.

Für die vollständige Lösung des Problems, welches finanzielle Resultat diese Periode oder besser gesagt dieses System für den Staat lieferte, bietet eine unüberwindliche Schwierigkeit die ziffermäßige Fixirung der dem Staate erwachsenen Vortheile und eines sehr erheblichen Theiles der finanziellen Leistungen desselben. Es unterliegt keinem Zweifel, dass diejenigen Summen, welche der Staat direct geschenkt, oder, ohne auf deren Restitution hoffen zu können, geliehen, in das „Soll" gehören, auch bietet die rechnungsmäßige Feststellung dieser Beträge keine besondere Schwierigkeit. Dagegen könnte schon die Fixirung der Gesammthöhe der negativen Subventionen zum größten Theile nur approximativ erfolgen. Wie ist nun das Activum beschaffen? Groß stellt als Princip auf, dass die Gewährung einer Subvention staats- und volkswirtschaftlich dann gerechtfertigt erscheine, wenn der Betrag, um welchen die Steuereingänge infolge der Eröffnung der betreffenden Bahn steigen, dem jährlich zur Subvention verwendeten Betrage mindestens gleichkomme, bemerkt jedoch mit Recht, dass die zur Aufstellung dieses Verhältnisses notwendigen Berechnungen mit unüberwindlichen Schwierigkeiten verknüpft seien, da sich niemals feststellen lasse, ob ein etwa beobachteter Aufschwung und die daraus resultirende Zunahme der Steuerkraft wirklich eine Folge des neuen Verkehrsmittels ist. Der wirtschaftliche Nutzen, ganz abgesehen von den politischen Vortheilen, lässt sich daher in concreten Zahlen fast

---

80% und schließlich die weitgehendste Ingerenz des Staates auf die Vergebung des Baues, sowie der Lieferungen und Führung des Betriebes durch den Staat auf Rechnung der Concessionäre. Außerdem wurde dem Staate das Recht gewahrt, die Bahn jederzeit unter den bei den meisten neueren Localbahnen üblichen Modalitäten einzulösen. Mit Gesetz vom 28. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 119, wurde eine Garantieerhöhung (zum Zwecke der Deckung des bei der Bauausführung eingetretenen Mehrerfordernisses und der Bildung eines Investitionsfondes) im Maximalbetrage des für die 4%ige Verzinsung und binnen 70 Jahren zu bewirkende Tilgung eines Nominalbetrages von 2 Millionen Gulden ö. W. in Noten erforderlichen Jahresbetrages unter gleichzeitiger Feststellung der Einlösungsmodalitäten bewilligt.

gar nicht ausdrücken, indem „selbst dann, wenn man die gesammte Zunahme der Production, die durch eine Eisenbahnlinie herbeigeführt wird, feststellen könnte, doch die einer Anzahl von Privatwirtschaften durch den erleichterten Absatz von Producten und durch den erleichterten Bezug von Consumtibilien vermittelten Vortheile, sowie anderseits auch der einer nicht unbedeutenden Zahl von Privatwirtschaften durch Lahmlegung gewisser Erwerbszweige zugefügte Schaden unbeachtet bleiben würde." Hiezu kommt noch die Frage, ob bei rationeller Beschaffung des Anlagecapitales dieser wirtschaftliche Nutzen nicht auch ohne die gewährte Zinsengarantie zu erreichen gewesen wäre, oder dieselbe wenigstens nicht zu einer Last für den Staatssäckel gemacht hätte; eine Frage, welche heute bereits sehr schwierig zu beantworten ist. Die indirecte Rentabilität, ganz besonders aber die politischen und strategischen Vortheile einer Eisenbahn, welche das den Garantielasten gegenüberzustellende Äquivalent bilden, sind daher, wie Groß mit Recht hervorhebt, incommensurabel. Unseres Wissens ist es bisher auch noch Niemandem gelungen, diese incommensurablen Vortheile in eine Formel zu gießen. Es bleibt daher Nichts übrig, als einerseits diesen Factor, anderseits die negativen Subventionen außer Rechnung zu lassen, und sich an die gegebenen positiven Zahlen zu halten, d. h. sich auf möglichst genaue Feststellung der durch die Zinsengarantie dem Staate erwachsenen Finanzlasten zu beschränken.

Die vom Staate bis zum Schlusse des Jahres 1893 unter dem Titel von Garantiezuschüssen geleisteten Summen vertheilen sich auf die einzelnen Bahnen in folgender Weise.[1])

Nach den Bilanzen der noch nicht verstaatlichten Bahnen stellt sich am 31. December 1893 das Garantie-, beziehungsweise Vorschuss-Conto:

[1]) Die in den folgenden Anmerkungen enthaltenen Abrisse über die Garantieverhältnisse der einzelnen Gesellschaften basiren auf den gesellschaftlichen Jahresberichten und den Rechtsurkunden von Schuster und Weber, sowie auf den Darstellungen der Jahrbücher von Konta und der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses unter Benützung der Monographien von Groß und Pigerle.

	Gar.-Conto	Vorschuss-Conto	Zinsen
	Gulden ö. W.		
1. Der österreichischen St.-E.-G. (Ergänzungsnetz [1]) auf	13,630.171·90	13,429.496·74	6,269.761·49

[1]) Den Concessionären des „alten Netzes" dieser Bahn wurde (in Oesterreich zum ersten Male) mit Art. 13 der Conc.-Urk. vom 1. Jänner 1855 eine Annuität von 5·2% des mit 77 Millionen C.-M. (= 200 Millionen Francs) pauschalirten Anlagecapitales gewährleistet, welche den Betrag von 4,004.000 fl. C.-M. (= 10,400.000 Francs) nicht übersteigen sollte. Nachdem anlässlich des Verkaufes der Strecke Szegled—Szolnok an die Theißbahngesellschaft mit Hndls.-Min. Erlass vom 12. Juli 1859, Z. 2294, H.-M. (Hndls.-Min.-Vdgsbl. Nr. 60), eine Herabminderung dieser der Garantie zugrunde gelegten Maximalsumme von 77 Millionen Gulden C.-M. um die Summe von 1,399.155 fl. 14 kr. C.-M. (oder 1,469.113 fl. ö. W.) stattgefunden hatte, wurde schließlich mit § 2 des Uebereinkommens vom 1. December 1866, R.-G.-Bl. Nr. 6 ex 67, die garantirte Annuität auf 5·2 Millionen Gulden ö. W. (= 13 Millionen Francs) festgesetzt. Hievon entfällt auf die in Oesterreich gelegenen Linien eine Quote von 2,121.970 fl. ö. W. In Wirksamkeit hatte diese Garantie mit 1. Jänner 1858 zu treten, bisher aber wurde dieselbe von der Gesellschaft nicht in Anspruch genommen.

Bei der Garantie für das „Ergänzungsnetz" (Wien—Stadlau-Marchegg, Stadlau—Strelitz, Grussbach—Znaim, Verbindungsbahn in Brünn) gewährleistete der Staat unter Zugrundelegung des wirklich verwendeten Anlagecapitales in der Conc.-Urk. vom 1. December 1866, R.-G.-Bl. Nr. 6 ex 67, der Gesellschaft jenen Jahresbetrag, welcher zur Verzinsung und Amortisation der zur Aufbringung des Bahnanlagecapitales (§ 19 Conc.-Urk.) emittirten Obligationen erforderlich sein würde. Diesfalls wurde mit Uebereinkommen vom 1. Juli 1876 (C.-Bl. Nr. 78 ex 77) für die Obligationen ein nomineller Zinsfuß von 3% zugrunde gelegt und als garantirtes Maximalcapital der aus den emittirten 425.000 Stück Obligationen im Nominalbetrage von 212,500.000 Francs erzielte Erlös von 52,333.013 fl. ö. W. Silber bestimmt. In Wirksamkeit trat die Staatsgarantie am 24. November 1870.

Außerdem genießt die St.-E.-G. noch eine Separatgarantie für die mit derselben fusionirte Brünn-Rossitzer Bahn. Diese Bahn erhielt, nachdem sie ohne Staatsgarantie gebaut worden war und bereits durch eine Reihe von Jahren in Betrieb gestanden hatte, eine Garantie. Anlässlich der Concessionirung

	Gar.-Conto	Vorschuss-Conto	Zinsen
	Gulden ö. W.		
2. Der südnorddeutsch. Verbindungsbahn[1]) auf	20,310.842·17	20,201.404·72	14,017.598·51

des Ergänzungsnetzes der St.-E.-G. wurde nämlich der Brünn-Rossitzer Bahn auf Grund des Gesetzes vom 22. August 1865, R.-G.-Bl. Nr. 78, mit Uebereinkommen vom 1. December 1866, R.-G.-Bl. Nr. 8 ex 67, ein jährliches Reinerträgnis im Pauschalbetrage von 175.000 fl. ö. W. Silber gewährleistet. Diese Garantie übernahm dann bei der auf Grund der a. h. Erlässe vom 14. December 1879 (Kundm. des k. k. Hndls.-Min. vom 21. December 1879, R.-G.-Bl. Nr. 149) erfolgten Fusionirung die Staatsbahn. Ihre Wirksamkeit datirt vom 1. Jänner 1870. Anlässlich der Feststellung eines neuen, für die Jahre 1888 bis 1892 geltenden Schlüssels für die Berechnung der Betriebsausgaben des Ergänzungsnetzes (§ 3 des Uebereinkommens vom 12. November 1882) wurde mittelst Protokollarübereinkommens vom 30. December 1888 bezüglich der Brünn-Rossitzer Bahn die Rückzahlung der noch aushaftenden Garantievorschüsse vereinbart.

Die Linie Chotzen—Neusorge genießt keine Garantie, ebenso sind die zahlreichen Secundär- und Localbahnlinien dieser Gesellschaft nicht garantirt.

Ueber die Garantien der ungarischen Linien siehe Konta.

[1]) Für die Linie Reichenberg—Pardubitz sammt dem Schwadowitzer Flügel wurde durch die Conc.-Urk. vom 15. Juni 1856 ein jährliches Reinerträgnis von 5·2% des verwendeten Anlagecapitales bis zur Maximalsumme von 18 Millionen Gulden C.-M. (18,900.000 fl. ö. W.) gewährleistet. Diese Garantie trat am 1. Mai 1859 in Wirksamkeit. Anlässlich der auf Grund des Gesetzes vom 10. August 1865, R.-G.-Bl. Nr. 71, ertheilten Concession vom 22. August 1865, R.-G.-Bl. Nr. 72, für die Verlängerung von Schwadowitz nach Königshain wurde diese Garantie vom Tage der Eröffnung dieser Strecke (1. August 1868) um 252.000 fl. ö. W. in Silber erhöht, nachdem bereits im vorhergehenden Jahre (Nachtragsvertrag vom 18. December 1864) die in Betreff der Garantiebestimmungen zwischen der Regierung und der Gesellschaft obwaltenden Differenzen beigelegt worden waren. Mit a. h. Erlasse vom 25. März 1867 erfolgte sodann die endgiltige Genehmigung und zugleich Abänderung dieses Nachtragsvertrages zu Gunsten der Gesellschaft (Konta, I, S. 340 f.). Als die Gesellschaft dann auf Grund des Gesetzes vom 19. Juli 1871, R.-G.-Bl. Nr. 86, am 31. März 1872 (R.-G.-Bl. Nr. 62) die Concession für die Fortsetzung der Bahn von Reichenberg zur Reichs-

	Gar.-Conto	Vorschuss-Conto	Zinsen
	Gulden ö. W.		
3. Der Lemberg-Czernowitz-Jassy-B. auf[1].	40,436.512·25	39,088.598·36	18,495.020·82

grenze bei Seidenberg und für die Flügelbahn von Eisenbrod nach Tannwald erhielt, wurde die Garantie neuerlich erhöht, indem für diese Strecken mit Inbegriff der Tilgungsquote ein 5% iges jährliches Reinerträgnis von dem wirklich aufgewendeten und gehörig nachgewiesenen Anlagecapitale bis zur Maximalsumme von 51.600 fl. ö. W. Silber pro Meile garantirt wurde, wobei man gleichzeitig für die zu emittirenden Effecten einen Emissionscours von mindestens 90% fixirte. Diese Reinertragsgarantie wurde durch Gesetz vom 4. Mai 1873, R.-G.-Bl. Nr. 88, auf 59.800 fl. ö. W. Silber pro Meile erhöht. Sie trat mit der Eröffnung des Betriebes am 1. Juli 1875 in Wirksamkeit. Demnach bezifferte sich das Anlagecapital der alten Linien auf 18,900.000 fl. und die 5·2% ige Staatsgarantie mit 982.800 fl. B.-N., die Garantie für die Flügelbahn Schwadowitz—Königshain auf 252.009 fl. ö. W. Silber; die Länge der Linien Reichenberg—Seidenberg wurde mit 58·050 *km* (= 7·6532 Meilen) und demnach die Garantie mit 457.608 fl. ö. W. festgesetzt; daher beträgt der garantirte Maximalreinertrag der südnorddeutschen Verbindungsbahn 982.800 fl. B.-N. und 709.608 fl. Silber.

[1]) Dieser Gesellschaft wurde mit der Conc.-Urk. vom 11. Jänner 1864 auf Grund des Gesetzes vom gleichen Tage (R.-G.-Bl. Nr. 5) für die Linie Lemberg—Czernowitz ein jährliches Reinerträgnis von 1,500.000 fl. in Silber zur Verzinsung und Amortisation eines Anlagecapitales von 29,000.000 fl. Nominale gewährleistet. In gleicher Weise wurde anlässlich der am 15. Mai 1867 (R.-G.-Bl. Nr. 85) erfolgten Concessionirung der Linie Czernowitz—Suczawa zum Anschlusse an die moldauische Eisenbahn ein Reinerträgnis von 700.000 fl. ö. W. in Silber garantirt. In Wirksamkeit traten diese Garantien mit der Eröffnung jeder dieser Strecken, und zwar für erstere Linie am 1. September 1866, für letztere am 28. October 1869.

Der Betrieb der Bahn wird gegenwärtig auf Grund des Sequestrationsgesetzes (Verfügung des k. k. Hndls.-Min. vom 20. Mai 1889) für Rechnung der Gesellschaft vom Staate geführt.

Für die rumänischen Linien wurde der Gesellschaft durch die rumänische Regierung ein nicht rückzahlbarer Bauvorschuss von 40.000 Francs pro Kilometer geleistet und überdies ein $7^1/_2$% iges Reinerträgnis eines Anlagecapitales von 230.000

	Gar.-Conto	Vorschuss-Conto	Zinsen
	Gulden ö. W.		
4. Der österr. Nordwestbahn[1]) auf .	17,820.220·65	17,950.384·47	10,828.284·90

Francs pro Kilometer garantirt. Der Betrieb dieser Linien wird indes derzeit auf Grund der Convention vom 22. Jänner 1889 vom rumänischen Staate für eigene Rechnung geführt. Bis zu diesem Jahre betrugen die seitens der rumänischen Regierung geleisteten Bauzuschüsse 5,804.612 fl. 70 kr., die Garantiezuschüsse derselben 22,769.744 fl. 29 kr., zusammen demnach 28,574.356 fl. 99 kr.

[1]) Auf Grund des Gesetzes vom 1. Juni 1868 (R.-G.-Bl. Nr. 56) wurde dieser Gesellschaft in der Concession vom 8. September 1868 (R.-G.-Bl. Nr. 153) für das „alte Netz" (Wien—Znaim—Kolin—Jungbunzlau sammt Zweigbahnen) ein jährliches 5procentiges Reinerträgnis vom Anlagecapitale bis zur Maximalgrenze von 985.600 fl. pro Meile nebst der erforderlichen Tilgungsquote gewährleistet. Mit Prot.-Uebereinkommen vom 4. Februar 1878 wurde die Länge dieses Netzes auf 626·653 *km* = 82·60728 Meilen, das garantirte Anlagecapital auf 81,368.170 fl. 80 kr. Nominale in maximo festgesetzt (Art. 1). Da der Bau über 80 Millionen gekostet hatte, konnte die Gesellschaft innerhalb der Maximalgarantie nur noch 900.570 fl. 89 kr. auf nachträgliche Investitionen verwenden, ein Betrag, welcher bald erschöpft war. Die Mehrkosten wurden nunmehr provisorisch in die Betriebskosten eingesetzt und von der Regierung unter dem Vorbehalte der seinerzeitigen Refundirungspflicht für den Fall der im cit. Prot.-Uebereinkommen vorgesehenen Erhöhung der Staatsgarantie anerkannt. Diesem Provisorium machte das mit Gesetz vom 19. September 1885 (R.-G.-Bl. Nr. 164) genehmigte Prot.-Uebereinkommen vom 28. December 1884 ein Ende, welches unter Aufhebung der im § 13 der Conc.-Urk. vom 8. September 1868 (R.-G.-Bl. Nr. 143) über die Höhe des gesellschaftlichen Prioritätencapitales getroffenen Bestimmungen der Gesellschaft für die Refundirung der vom Staate gezahlten Beträge und Bestreitung künftiger Investitionskosten die Aufnahme eines innerhalb 67 Jahren rückzahlbaren, 4procentigen Silberprioritäten-Anleihens im Nominalbetrage von 11,000.000 fl. bewilligt und zu diesem Zwecke die Staatsgarantie um den zur Verzinsung und Tilgung des Anleihens erforderlichen Betrag von 474.260 fl. ö. W. Silber erhöht. Als theilweise Refundirung der vom Staate vorher gezahlten Investitionskosten entrichtete die Nordwestbahn am 22. December 1885 3,250.000 fl. an die Staatscasse. In Wirksamkeit war die Garantie sectionsweise im Zeitraume vom 1. Juni 1871 bis 1. Juli 1872 getreten.

	Gar.-Conto	Vorschuſs-Conto	Zinsen
	Gulden ö. W.		
5. Der mähr. Grenzbahn (gar. Linie[1])	12,985.740·84	12,479.189·89	6,046.903·56

An die (6) Zittau—Reichenberger Bahn[2]) hat die österreichische Staatsverwaltung bis zum Jahre 1894 im ganzen

[1]) Für die Linie Sternberg—Grulich bis zum Anschlusse an die österreichische Nordwestbahn wurde mit der Conc.-Urk. vom 11. September 1871 (R.-G.-Bl. Nr. 115) auf Grund des Gesetzes vom 14. Juli 1871 (R.-G.-Bl. Nr. 70) vom Staate außer einer 15jährigen Steuerfreiheit die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses von 336.000 fl. ö. W. Silber gewährt; dieselbe trat am 14. Jänner 1874 mit der Eröffnung der letzten Bahnstrecke in Wirksamkeit. Am 1. Juli 1872 erwarben die Concessionäre auch die am 6. December 1869 (R.-G.-Bl. Nr. 11 ex 70) concessionirte „Hohenstadt-Zöptauer Bahn" und vereinigten dieses Unternehmen mit dem ihrigen. Da sich demzufolge die genannte Garantiesumme zur Verzinsung der Effecten als unzureichend erwies, strebte die Gesellschaft eine Ausdehnung der Staatsgarantie auf die zweite Linie an. Die von der Regierung beabsichtigte Erhöhung der Garantiesumme auf 410.057 fl. und das auf dieser Basis abgeschlossene Uebereinkommen vom 21. October 1887 ratificirte jedoch die Legislative nicht, sondern ermächtigte die Regierung mit dem Gesetze vom 21. April 1879 (R.-G.-Bl. Nr. 69) bloß zur Gewährung eines mit 5% verzinslichen Vorschusses bis zur Höhe von 75.000 fl. behufs Einlösung des Prioritätencoupons für das Jahr 1879. Am 1. Juni 1883 erfolgte sodann auf Grund der Vereinbarung vom 15. April 1883 die Uebernahme des Betriebes durch den Staat auf Rechnung der Gesellschaft.

[2]) Diese Bahn, welche in Oesterreich das Princip der Zinsbürgschaft inaugurirte, wurde auf Grund des am 24. April 1853 zwischen Oesterreich und Sachsen abgeschlossenen Staatsvertrages einer sächsischen Gesellschaft von beiden Staaten concessionirt und garantirt. — Gemäß Art. I, § 3 des genannten Vertrages gewährleistete die österreichische Regierung in der Concession vom 9. September 1857 für den auf österreichischem Territorium befindlichen Theil der Bahn, deren gesammtes Anlagecapital mit 3,630.560 Thaler festgesetzt wurde, wovon 73·1% (das ist 3,980.909 fl.) auf die österreichische Strecke entfallen, eine 4procentige Verzinsung (also 159.236 fl.) in Gold. Betreffs der ziffermäßigen Ermittlung der Garantie wurde bestimmt, dass nach Schluss jedes Jahres das Bruttoeinkommen festzustellen, von solchem für alle, wie immer Namen habenden Aus-

2,347.492 fl. ö. W. in Gold bezahlt. Die 5% igen[1]) Zinsen der geleisteten Theilbeträge stellen sich auf 2,068.148·80 fl.

Bei den verstaatlichten Bahnen hat der Staat durchgehends auf die Rückzahlung der Garantievorschüsse sammt Zinsen verzichten müssen.

Dieselben beliefen sich wie folgt:

	Capital	Zinsen
	Gulden ö. W.	
7. Kaiserin Elisabeth-B. am 31. Decemb. 1880[2])	23,448.480·98	2,741.972·46

lagen ein Pauschalbetrag von 60% in Abzug zu bringen und das derart ermittelte Reinerträgnis nach Maßgabe des auf die beiderseitigen Bahnstrecken verwendeten Baucapitales zu repartiren sei. Die gewährten Zuschüsse werden — es ist dies theoretisch der einzige Fall — à fonds perdu geleistet, die Dauer der Concession beträgt nur 40 Jahre. Die Eröffnung der Bahn fand am 1. December 1859 statt, mit welchem Tage auch die Garantie in Wirksamkeit trat.

[1]) Da die Zuschüsse in Gold geleistet werden mussten, überstiegen die vom Staate thatsächlich gezahlten Capitals- und Zinsenbeträge natürlich die oben angeführten Summen sehr bedeutend.

[2]) Dieses Unternehmen umfasste im Zeitpunkte seiner Verstaatlichung (1. Jänner 1882) außer den hier nicht in Betracht kommenden ungarantirten nachstehende garantirte Linien: a) das Hauptnetz, bestehend aus den Linien Wien—Linz—Salzburg—Reichsgrenze, nebst der Flügelbahn von Wels zur Reichsgrenze gegen Passau, Lambach—Gmunden und der Verbindungsbahn Penzing—Hetzendorf, b) die beiden Linien Linz—Budweis und Gaisbach—Wartberg und c) die Salzburg-Tiroler Bahn (Selzthal—Bischofshofen—Wörgl und Salzburg—Bischofshofen).

In der Conc.-Urk. vom 8. März 1856, Hndls.-Min.-Vdgsbl. Nr. 19, „zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von Wien über Linz nach Salzburg", sowie für die Bahn von Linz nach Passau gewährleistete die Staatsverwaltung den Concessionären eine 5procentige Verzinsung nebst einer 2·2procentigen Amortisationsquote des wirklich verwendeten Anlagecapitales. Diese Garantie sollte vom Tage der Eröffnung sämmtlicher Strecken in Wirksamkeit treten. Nach § 6 der Statuten oblag der Gesellschaft auch die Uebernahme der I. Oesterreichischen Eisenbahn (Budweis—Linz—Gmunden). Dieselbe erfolgte, nachdem die diesfälligen zwischen den beiden Gesellschaften geführten Verhandlungen gescheitert waren, auf Grund der für diesen Fall im Statute vorgesehenen Entscheidung der Regierung (Hndls.-Min.-Erlass vom 21. Juni 1857, Z. 2290, H.-M.). Nach dieser Entschei-

	Capital	Zinsen
	Gulden ö. W.	
4% Zinsen vom 1. Jänner 1881 bis 31. Dec. 1893	—	12,193.210·11

dung hatte die Elisabethbahn die 18.150 Stück Actien der I. Oesterreichischen Eisenbahngesellschaft im Gesammtbetrage von 4,537.500 fl. C.-M. unter gleichzeitiger Tilgung des Prioritätsschuldenrestes von 196.000 fl. zu übernehmen und muſste sich zur Umwandlung der Linie Linz—Budweis in eine Locomotivbahn nach dem Systeme der Hauptbahn bis zum Ablaufe des ursprünglichen Privilegiums (d. i. bis zum 7. September 1874) verpflichten. Dagegen wurde die Staatsgarantie auf den Betrag der zur Einlösung der 18.150 Stück Actien erforderlichen Prioritätsobligationen ausgedehnt. Nach Eröffnung der Strecke Wien—Linz (15. December 1858) erfolgte bezüglich der (in der Concession nicht ausdrücklich angeführten) Verbindungslinie Penzing—Hetzendorf seitens des k. k. Hndls.-Min. die Erklärung, daſs dieselbe einen integrirenden Bestandtheil der Elisabeth-Bahn bilde, und daher nicht einer besonderen Concession oder der Ertheilung einer besonderen Zinsengarantie, sondern lediglich der Baubewilligung bedürfe, welche mit Hndls.-Min.-Erlaſs vom 15. September 1859, Z. 3411 H.-M. ertheilt wurde. Die Eröffnung dieser Linie erfolgte am 1. Jänner 1861. Nachdem inzwischen die auf die Normalspur umgebaute und theilweise überlegte Strecke Linz—Lambach dem Verkehre übergeben worden (1. September 1859) und die Eröffnung der weiteren Strecken Lambach—Frankenmarkt (1. März 1860) und Frankenmarkt—Salzburg (12. August 1860) erfolgt war, trat nach Inbetriebsetzung des Flügels Wels—Passau (1. September 1861) concessionsgemäß die Ertragsgarantie für das Hauptnetz in Wirksamkeit.

Die jährliche Feststellung des garantirten Anlagecapitales, sowie die Frage der Ausscheidung der Einkommen- und Couponsteuer aus den Betriebsauslagen, weiters die Frage der Besteuerung der Staatsvorschüsse bildete den Gegenstand langwieriger und tiefgehender Differenzen zwischen Gesellschaft und Staatsverwaltung. Eine Phase dieses Streites bildet der „Nachtragsvertrag" vom 12. December 1864, welcher das gesammte garantirte Anlagecapital auf 82,301.266·06 fl. festsetzt. Später wurde dann wiederholt die Einbeziehung der Kosten von Erweiterungsbauten in das garantirte Anlagecapital gestattet. Ihre endliche Lösung fanden diese Differenzen erst durch das auf Grund des Ges. vom 23. Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 90, abgeschlossene Uebereinkommen vom 16. Juni 1869. (Ueber die Differenzen zwischen den jungen Bahnen und der Regierung siehe Konta, I u. II.) In demselben (Art. V) verpflichtete sich die Gesellschaft, die nach Schluſs der Abrechnung für das Jahr 1868 noch restirenden Staatsvorschüsse sammt den 4procentigen Zinsen zu 5 Sechstheilen in Actien zum Paricurse zu refundiren, während

	Capital	Zinsen
	Gulden ö. W.	
8. Galiz. Karl Ludwig-Bahn[1]), 31. Dec. 1891	18,115.925·57	5,925.166·96

ein Sechstheil von der Staatsverwaltung nachgesehen wurde. Das zur Refundirung erforderliche Actiencapital konnte dem Anlagecapitale der alten Linien zugerechnet werden. Gleichzeitig wurde bestimmt, dass zur Rückzahlung eventueller neuer Garantievorschüsse nur die Hälfte des Reinerträgnisses zu verwenden sei (Art. VI). Diese Hälfte habe auch zur Deckung eines sich eventuell bei den neuen Linien ergebenden Ausfalles zu dienen und habe die Staatsverwaltung nur für einen darüber hinaus etwa resultirenden Ausfall vorschussweise aufzukommen. Mit dem gleichen Uebereinkommen wurde seitens des Staates ein jährliches 5procentiges Reinerträgnis nebst der erforderlichen Tilgungsquote in Silber für das zur Umgestaltung der Linz—Budweiser Pferdebahn in eine Locomotivbahn und zum Baue der Zweigbahn Wartberg—St. Valentin wirklich aufgewendete und gehörig nachgewiesene Anlagecapital gewährleistet, hiebei aber für dasselbe eine durchschnittliche Maximalgrenze von 1,280.000 fl. pro Meile festgesetzt. Für die neuen Linien durfte durch 9 Jahre eine getrennte Betriebsrechnung geführt und daher auch während dieses Zeitraumes die Garantie abgesondert von den alten Linien in Anspruch genommen werden.

Für die dritte Linie, die Salzburg-Tiroler Bahn, deren Theilstrecke Salzburg—Hallein von einer anderen Unternehmung auf Grund der Conc.-Urk. vom 7. September 1869 — ohne Staatsgarantie — erbaut worden, jedoch von der Elisabeth-Bahn concessionsgemäß einzulösen war, wurde der Gesellschaft ein jährliches Pauschal-Reinerträgnis von 54.000 fl. Silber pro Meile, oder für die ganze Strecke 2,090.094·78 fl. ö. W. Silber für Verzinsung und Amortisation gewährleistet und außerdem die Führung einer abgesonderten Betriebsrechnung für die ganze Dauer der Concession bewilligt.

Die Betriebsrechnungen für sämmtliche drei Netze wurden von der Garantierechnungs-Commission geprüft. Das Ergebnis dieser Prüfungen bilden die zwischen der Regierung und der Gesellschaft abgeschlossenen Protokollarübereinkommen vom 28. October 1876 und vom 3. und 6. Februar 1877. Nach mehrfachen Differenzen (namentlich die Auslegung des erstgenannten Documentes betreffend), welche sogar zu einem Rechtsstreite vor dem Verwaltungsgerichtshofe führten, kam endlich das Uebereinkommen vom 28. April 1878 zustande, mit welchem das garantirte Anlagecapital für Ende 1875 auf 95,318.707·57 fl. ö. W. festgesetzt wurde. (Vgl. Konta, XI, S. 83 und XII, S. 111 ff.)

[1]) Bei seiner Verstaatlichung (1. Jänner 1892) umfasste dieses Unternehmen, abgesehen von zwei kurzen ungarantirten Localbahnen, nachstehende garantirte Linien, u. zw.:

	Capital	Zinsen
	Gulden ö. W.	
4% Zinsen vom 1. Jänner 1892 bis 31. December 1893	—	1,449.274·05

1. Die alten Linien Przemysl—Lemberg und Krakau—Przemysl, Bierzanow—Wieliczka, Podleze—Niepolomice, sowie

2. die neuen Linien Lemberg—Podwoloczyska—Reichsgrenze, Krasne—Brody, Reichsgrenze.

Das alte Netz genoss auf Grund der modificirten Conc.-Urk. vom 7. April 1858 die Garantie eines 5¹/₅procentigen Reinerträgnisses vom wirklich verwendeten und gehörig nachgewiesenen Anlagecapitale, inclusive des in 10 jährlichen Raten zu entrichtenden Kaufschillinges für den überlassenen Theil der „östlichen Staatsbahn". Dieselbe trat mit dem Beginne der Concessionsdauer, d. i. am 1. Jänner 1862 ad vires der bis dahin aufgewendeten Beträge in Geltung. Das letzte der beiden Protokollarübereinkommen vom 5. December 1876 setzte das Anlagecapital der „alten Linien" mit Ende 1875 auf 42,650.800·76 fl. ö. W. B.-N. und demzufolge das mit 5·2% garantirte Reinerträgnis auf 2,217.841·64 fl. ö. W. B.-N. fest, unbeschadet der für die Mleckabach-Brücke und für die Erweiterungsbauten in Tarnow noch aufzuwendenden Summen. In Anspruch wurde die Staatsgarantie für dieselben nicht genommen.

Für das Ergänzungsnetz gewährte die Staatsverwaltung mittelst Conc.-Urk. vom 15. Mai 1867 ein jährliches Reinerträgnis von 50.000 fl. in Silber pro Meile oder für die ganze Strecke 1,591.400 fl. In Wirksamkeit trat diese Garantie mit der am 1. August 1871 erfolgten Eröffnung der Linie bis Brody und Tarnopol und wurde dann successive mit der Eröffnung der übrigen Strecken erhöht. Das bereits citirte Uebereinkommen vom 5. December 1876 stellte die Garantie des neuen Netzes auf Grund der endgiltig ermittelten Länge von 241·445 *km* (= 31.828 Meilen) auf 1,591.400 fl. in Silber fest.

Zur Deckung des Erfordernisses für die Verzinsung und Tilgung des auf die Herstellung des zweiten Geleises der Strecke Krakau—Lemberg verwendeten Capitales hatte die Staatsverwaltung auf Grund des Gesetzes vom 22. März 1890, R.-G.-Bl. Nr. 49, für die Dauer von 67 Jahren ab 1890 nicht rückzahlbare Beiträge in der Maximalhöhe von jährlich 862.290 fl. 20 kr. zu leisten, wogegen die seitens der Gesellschaft erfolgenden Beitragsleistungen zur Verringerung der dem Staatsschatze aus seinen Verpflichtungen erwachsenden Lasten dienen sollten.

	Capital	Zinsen
	Gulden ö. W.	
9. Kaiser Franz Josef-Bahn[1]) am 31. December 1883	21,042.356·11	6,214.775·70

[1]) Bei der am 1. Mai 1894 erfolgten Verstaatlichung umfasste die Kaiser Franz Josef-Bahn die Linien Wien—Eger mit den Zweigbahnen Gmünd—Prag, Prager Verbindungsbahn, Absdorf—Krems und Budweis—Wessely. Alle diese Linien genossen eine staatliche Zinsengarantie.

Nachdem durch das Gesetz vom 9. August 1865, R.-G.-Bl. Nr. 67, für die Linie Wien—Pilsen—Eger mit einer Abzweigung nach Prag eine Reinertragsgarantie bis zur Maximalsumme von 4,130.000 fl. ö. W. Silber genehmigt worden war, erfolgte unter gleichzeitiger Gewährung von unverzinslichen Bauvorschüssen im Gesammtbetrage von 6·5 Millionen Gulden ö. W. (Uebereinkommen von 25. October und 5. November 1866) am 11. November 1866, und zwar auf Grund des das citirte Gesetz theilweise abändernden a. h. Patentes vom 20. September 1865, die definitive Concession (R.-G.-Bl. Nr. 14) für den Ausbau der genannten Linien nebst einigen Flügelbahnen, welche eventuell über Verlangen der Regierung zu bauen waren. In der betreffenden Conc.-Urk. wurde obiger Betrag jedoch nicht als Garantiemaximum, sondern als Pauschale festgesetzt. Diese Garantie sollte nach jedesmaliger Eröffnung einer Bahnstrecke mit dem für dieselbe bemessenen Theilbetrage in Wirksamkeit treten (§ 19 Conc.-Urk.), und zwar:

Für die Strecke	im Betrage von
1. Pilsen—Budweis	710.000 fl.
2. Budweis—Eggenburg	574.000 „
3. Eggenburg—Wien	846.000 „
4. Pilsen—Eger	810.000 „
5. Gmünd—Prag	1,190.000 „

Eine Abänderung der ursprünglichen Garantiebestimmungen wurde zuerst durch das Gesetz vom 20. Mai 1869 (R.-G.-Bl. Nr. 92) geschaffen, welches den Bau der Linie Absdorf—Krems unter Gewährung eines Reinertrages von 5% nebst der erforderlichen Tilgungsquote von dem auf 750.000 fl. ö. W. pro Meile normirten Anlagecapitale anordnete. Zugleich ermächtigte dasselbe die Regierung zum Abschlusse eines Uebereinkommens, betreffend den Bau der Tullnerbrücke und die Anlage des Wiener Bahnhofes, welches auch am 2. Juni 1869 abgeschlossen wurde. In diesem Uebereinkommen wurde — zur Beschleunigung des Ausbaues der gesellschaftlichen Linien — ein neuerlicher unverzinslicher, nach Eröffnung des Betriebes der betreffenden Linien in Actien zum Course von 85% zu refundirender

	Capital	Zinsen
	Gulden ö. W.	
4 % Zinsen v. 1. Jänn. 1884 bis 31. Dec. 1893 . .	—	8,416.942·44

Bauvorschuss im Gesammtbetrage von $4^1/_2$ Millionen Gulden gewährt (Art. 3) und gestand der Staat außerdem eine weitere Erhöhung der Staatsgarantie zu, indem er für den mit 800.000 fl. ö. W. Silber präliminirten Mehraufwand anlässlich der Anlage des Wiener Bahnhofes innerhalb der Linien Wiens ein 5procentiges Reinerträgnis nebst der erforderlichen Tilgungsquote garantirte, von welcher Garantie die Commune Wien mit Gemeinderathsbeschluss vom 26. October 1868 den einem Capitale von 500.000 fl. entsprechenden Beitrag von 25.313 fl. übernahm (Art. 4). Diese Garantie der Commune Wien, welche an die Gewährung des Wunsches der Gemeinde nach Näherrückung des Bahnhofes geknüpft wurde, stellt sich als eine Prioritätsleistung dar, da bei einem zu deckenden Abgange an dem garantirten Reinerträgnisse zuerst die Commune Wien, und zwar bei einem 25.313 fl. übersteigenden Betrage zur Gänze, bei einem geringeren Betrage ad vires der Abgangssumme beizutragen hatte, wogegen ihr bei einer eventuellen Rückzahlung dieser Vorschüsse ebenfalls die Priorität vor dem Staate zugestanden wurde. Weiters wurde die Garantie um jenen Betrag von Gulden ö. W. Silber erhöht, welcher zur Verzinsung und Tilgung der zur Aufbringung der Geldmittel zur Bestreitung der wirklich aufgelaufenen und gehörig nachgewiesenen Kosten für die neue Tullnerbrücke nach Abzug des Erlöses aus der abzutragenden Holzbrücke mit Zustimmung der Staatsverwaltung zu emittirenden Effecten notwendig sein würde (Art. 5). Schließlich fand noch anläslich der Modification des Bauprojectes für die Prager Verbindungsbahn eine Ausdehnung der Garantie in gleicher Weise auf jene Effecten statt, welche zur Aufbringung der den ursprünglichen Voranschlag von 3 Millionen Gulden ö. W. überschreitenden Kosten erforderlich wären (Uebereinkommen vom 5. November 1866 und Bauvertrag vom 27. December 1866).

Nachdem auch noch für die neu hinzugekommene Flügelbahn Budweis—Wesseln (eröffnet am 2. Juni 1874) eine abgesonderte Ertragsgarantie gewährt worden war, erfolgte endlich durch das am 12. Juni 1877 abgeschlossene Protokollarübereinkommen eine Ordnung dieser verwickelten Garantieverhältnisse. Diesem Uebereinkommen zufolge belief sich das factisch garantirte Reinerträgnis auf 4,860.000 fl. ö. W. Silber. Dieser Betrag setzt sich zusammen: 1. aus einer Annuität von 4,130.000 fl. Silber für die Hauptbahn, welche vom Eröffnungstage des alten Netzes, nämlich vom 15. August 1872 zu laufen hatte, während

	Capital	Zinsen
	Gulden ö. W.	
10. Kronprinz-Rudolf-Bahn[1]) am 31. Dec. 1883 auf	72,774.986·98	17,819.555·64
4% Zinsen v. 1. Jänn. 1884 bis 31. Dec. 1893 . .	—	29,109.994·79

bis dahin nur die 5% igen Zinsen zu berechnen waren, und 2. aus einer Annuität im vereinbarten Betrage von 730.000 fl. Silber (Zins- und Tilgungsquote aus dem Nominalcapitale von 14 Millionen Gulden ö. W. Silber) für die Mehrkosten des Wiener Bahnhofes, ohne Unterschied der vom Staate oder von der Stadt Wien übernommenen Verpflichtungen, welche am 1. October 1874 in Wirksamkeit zu treten hatte, während bis dahin nur die 5% igen Zinsen ohne Tilgungsquote beansprucht werden konnten. Hiezu gesellte sich noch die Garantiequote in Noten für die schwebende Schuld, welche Ende 1875 981.837 fl. 91 kr. betrug, und vom 1. Jänner 1876 zu dem Zinsfuße in Garantie zu treten hatte, welcher inclusive der Stempel um 1·6% höher sein würde als der jeweilige Bankzinsfuß.

Den Schlussstein für die Regelung der Garantieverhältnisse endlich bildete die unter dem 22. April 1878 erfolgte Bewilligung der Aufnahme eines neuerlichen Prioritätsanleihens per 4,500.000 fl.

In Wirksamkeit war die Garantie ad vires der Vollendung der einzelnen Theilstrecken getreten.

[1]) Bei der Einlösung der Kronprinz Rudolf-Bahn, deren Uebernahme in den Staatsbetrieb indes bereits am 1. Jänner 1880 erfolgt war, genossen sämmtliche Linien, mit Ausnahme der Salzkammergut-Bahn, welch letzterer mit der auf Grund des Gesetzes vom 6. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 73, und vom 28. März 1875, R.-G.-Bl. Nr. 59, ertheilten Conc.-Urk. vom 27. Mai 1875, R.-G.-Bl. Nr. 104, ein Maximalreinerträgnis von 57.800 fl. ö. W. pro Meile garantirt wurde, die Garantie eines Reinerträgnisses von 5% nebst der erforderlichen Tilgungsquote in Silber. Gemäß den betreffenden Conc.-Urk. sollte bei der Linie Laibach—Tarvis (Conc.-Urk. vom 23. Februar 1869, R.-G.-Bl. Nr. 38, auf Grund des Gesetzes vom 9. Juli 1868, R.-G.-Bl. Nr. 103) das Anlagecapital im Durchschnitte den Nominalbetrag von 1,195.000 fl. pro Meile nicht überschreiten, während bei der Linie Hieflau—Eisenerz (Conc.-Urk. vom 23. Juli 1871, R.-G.-Bl. Nr. 102, auf Grund des Gesetzes vom 16. Juli 1871, R.-G.-Bl. Nr. 72) ein Reinerträgnis von 100.000 fl. und bei

	Capital	Zinsen
	Gulden ö. W.	
11. Vorarlberger Bahn[1]) am 31. December 1885	10,440.377·145	2,808.495·81
4% Zinsen vom 1. Jänn. 1886 bis 31. Dec. 1893	—	3,340.920·68

der Strecke Villach—Tarvis (Conc.-Urk. vom 25. November 1871, R.-G.-Bl. Nr. 144, auf Grund des Gesetzes vom 24. April 1871, R.-G.-Bl. Nr. 35) ein solches im Maximalbetrage von 260.000 fl. Silber limitirt wurde. Zur Bemessung dieser Garantie wurde schließlich mit den Prot.-Vereinbarungen vom 3. April 1878 (Konta, XII, 379) das Anlagecapital dieser Linien in folgender Weise festgesetzt:

a) Für die Stammlinien St. Valentin—St. Michael—Villach nebst den Flügelbahnen Klein-Reifling—Amstetten—Launsdorf—Mösel und St. Veit (Glandorf)—Klagenfurt auf 88,230.700 fl. (§ 17 der Conc.-Urk. vom 11. November 1866);

b) für die Linie St. Michael—Leoben auf 2,038.000 fl. (Gesetz vom 17. Juni 1868, R.-G.-Bl. Nr. 103, Conc.-Urk. vom 20. Juli 1868, R.-G.-Bl. Nr. 120);

c) für Laibach—Tarvis mit 16,135.900 fl.;

d) für die Strecke Hieflau—Eisenerz auf 1,966.500 fl.;

e) für Villach—Tarvis mit 5,125.200 fl. und endlich

d) für die Salzkammergut-Bahn mit 27,568.403 fl.

Zugleich wurde behufs Beschleunigung des Baues der Hauptlinien ein in Actien al pari refundirbarer Bauvorschuss von 5 Millionen Gulden seitens der Staatsverwaltung gewährt (Uebereinkommen vom 12. December 1866).

[1]) Für die Vorarlberger Bahn, bestehend aus den Linien Bludenz—Bregenz—Loiblach (bayerische Grenze), Feldkirch—Buchs u. Lautrach—St. Margarethen wurde, nicht ganz conform den Bestimmungen des Gesetzes vom 20. Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 91, welches eine Garantie für ein Anlagecapital bis zum Betrage von 1,200.000 fl. pro Meile bewilligte, mit der Conc.-Urk. vom 17. August 1869, R.-G.-Bl. Nr. 169, die Garantie eines jährlichen 5procentigen Reinerträgnisses in Silber von dem Nominalcapitale per 1,200.000 fl. ö. W. pro Meile, nebst der erforderlichen Tilgungsquote zugesichert. Die Garantie hatte vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Feldkirch—Bregenz—bayerische Grenze und successive vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf jeder der drei übrigen Strecken zu beginnen. Zur Rückzahlung hatte concessionsgemäß nicht der ganze, sondern nur die Hälfte des über den garantirten Reinertrag hinausreichenden eventuellen Ueberschusses zu gelangen (§ 15). Die Eröffnung auf der erstgenannten Strecke

	Capital	Zinsen
	Gulden ö. W.	
12. Erzherzog Albrecht-Bahn[1]) am 31. Dec. 1890	14,686.674·875	4,822.065·40
4% Zinsen vom 1. Jänn. 1891 bis 31. Dec. 1893	—	1,762.400·99

fand am 1. Juli 1872 statt, Feldkirch—Buchs wurde am 24. October 1872, Lautrach—St. Margarethen am 23. November 1872 eröffnet. Durch die a. h. Entsch. vom 11. September 1874 erfolgte bald darauf die Erhöhung der Pauschalsumme für das Anlagecapital bis zu dem anfangs bezeichneten Maximum.

Außerdem wurden noch bedeutende Staatsvorschüsse zur Deckung von Betriebsabgängen gewährt (Gef. vom 28. März 1875, R.-G.-Bl. Nr. 58).

Auf Grund des Sequestrationsgesetzes fand dann mit Hndls.-Min.-Erlass vom 24. Juni 1882, Z. 993, am 1. Juli 1882 die Uebernahme in den Staatsbetrieb statt. Während noch Verhandlungen behufs Erhöhung des garantirten Anlagecapitales in Schwebe waren (Protokoll vom 19. October 1883), erfolgte auf Grund des Uebereinkommens vom 11. December 1883 (Ges. vom 8. April 1884, R.-G.-Bl. Nr. 51) am 31. December 1885 die Einlösung durch den Staat.

[1]) Für diese vom Staate am 1. Jänner 1892 eingelöste, ursprünglich als „gemeinsame" oder doch als Anschlussbahn projectirte Bahn war durch das Gesetz vom 25. Mai 1871, R.-G.-Bl. Nr. 51, die Garantie eines jährlichen Reinertrages sammt Tilgungsquote von 1,430.000 fl. ö. W. bewilligt worden, doch wurde dieselbe in der Conc.-Urk. vom 22. October 1871, R.-G.-Bl. Nr. 135, auf die Summe von 1,280.000 fl. herabgemindert. Diese Bestimmung wurde später dahin abgeändert, dass für die wirklich gebauten Linien ein Reinerträgnis von 4922·81 fl. pro Kilometer garantirt und über a. h. Entsch. vom 22. April 1875 vom Ministerium unterm 23. Mai 1875 eine Erhöhung um 63.000 fl. jährlich bewilligt wurde, so dass das garantirte Reinerträgnis 954.136·91 fl. betrug. Auf Grund des Prot.-Uebereinkommens vom 28. Mai 1878 erfolgte seitens des Hndls.-Min. die Anerkennung der Betriebsdeficite im vereinbarten Betrage von 245.548·79 fl. B.-N.

An die auf Grund des Uebereinkommens vom 17. Juli 1880 am 1. August 1880 erfolgte thatsächliche Uebernahme des Betriebes durch den Staat reihte sich am 26. September 1884 die Sanction des Gesetzes (R.-G.-Bl. Nr. 20), betreffend die Einlösung der Bahn durch den Staat und am 1. Jänner 1892 die gänzliche Erwerbung derselben.

	Capital	Zinsen
	Gulden ö. W.	
13. Erste ungar.-galiz. Eisenbahn [1]) laut der gesellschaftlichen Bilanz pro 1888 am 31. Dec. dieses Jahres (Garantiezuschüsse der österr. Regierung)	17,076.318·25	5,016.786·14
4% Zinsen vom 1. Jänner 1889 bis 31. December 1893	—	3,415.263·65

[1]) Für die österreichische Linie der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn wurde durch das Gesetz vom 20. Mai 1869 (R.-G.-Bl. Nr. 83) die Garantie eines jährlichen 5procentigen Reinerträgnisses in Silber mit Inbegriff der Tilgungsquote von dem wirklich aufgewendeten und gehörig nachgewiesenen Anlagecapitale, welches jedoch im Durchschnitte die Maximalsumme von 1,000.000 fl. pro Meile nicht übersteigen sollte, für die Dauer der Concession zugesichert. Nicht ganz entsprechend diesem Gesetzestexte sichert Art. 15 der Conc.-Urk. vom 11. September 1869 den Concessionären die Garantie eines jährlichen 5procentigen Reinerträgnisses in Silber von dem Nominalcapitale von 955.000 fl. ö. W. pro Meile nebst der erforderlichen Tilgungsquote zu. Ueber Ersuchen der Gesellschaft wurde mit Hndls.-Min.-Erlass vom 21. Juni 1872 auf Grund der a. h. Entsch. vom 22. December 1871 die Garantie auf den im Gesetz vom 20. Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 83, angeführten Meistbetrag erhöht. Außerdem wurde der Gesellschaft durch das Gesetz vom 6. Juni 1875, R.-G.-Bl. Nr. 92, ein den Garantievorschüssen gleich zu behandelnder Staatsvorschuss von 1,800.000 fl. unter der Bedingung gewährt, dass von der ungarischen Regierung ein Barvorschuss in gleicher Höhe oder aber eine Garantieerhöhung von jährlichen 139.836 fl. für die Dauer von 60 Jahren zutheil werde und auch die k. k. priv. österreichische Creditanstalt für Handel und Gewerbe einen Beitrag von 2,500.600 fl. leiste (vgl. Art. XL vom Jahre 1875), welche Voraussetzungen sich beide erfüllten. Laut Erlass des k. k. Finanz-Ministeriums vom 1. März 1878, Z. 578 F.-M., betrug die Staatsgarantie für den österreichischen Theil 969.000 fl. ö. W. in Silber jährlich. Auf Grund des Gesetzes vom 13. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 77 (Uebereinkommen vom 10. Juni 1887), wurde dieselbe um jährlich 481.410·60 fl. ö. W. Silber erhöht, dagegen gleichzeitig der oben

	Capital	Zinsen
	Gulden ö. W.	
14. steier. Strecke der ungarischen Westbahn[1]) (gleichfalls nach der gesellschaftlichen Bilanz) am 31. December 1888	4,956.650·93	1,589.836·10
4% Zinsen vom 1. Jänn. 1889 bis 31. Dec. 1893	—	991.330·96

angeführte Staatsvorschuss von 1,800.000 fl. ö. W. Noten seitens der Bahngesellschaft refundirt. Da die Staatsverwaltung sich weigerte, die ständigen Betriebsdeficite der Unternehmung zu decken, betrat die Gesellschaft den Rechtsweg, unterlag jedoch in dritter Instanz (exceptio fori). Dieser Process bildete den unmittelbaren Anstoß zur Vorlage des „Sequestrationsgesetzes".

Am 1. Jänner 1889 übernahmen auf Grund des Sequestrationsgesetzes (in Ungarn auf Grund des Ges.-Art. XXIV vom Jahre 1883), zufolge Uebereinkommens vom 9. und 20. December 1888, die österreichische und ungarische Staatsverwaltung den Betrieb auf den respectiven Linien. Bald darauf übernahmen die Staatsverwaltungen den Betrieb auf eigene Rechnung (Ges. vom 25. Mai 1888, R.-G.-Bl. Nr. 82 und Ges.-Art. XIV vom Jahre 1889).

[1]) Für die österr. Strecke wurde mit Gesetz vom 20. Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 84, die Garantie eines jährlichen 5procentigen Reinerträgnisses in Silber von dem wirklich aufgewendeten und gehörig nachgewiesenen Anlagecapitale bis zum Maximalbetrage von 728.000 fl. ö. W. pro Meile festgesetzt. Statt dessen bestimmte die Conc.-Urk. vom 2. Februar 1870, R.-G.-Bl. Nr. 25, ein Pauschale von 719.800 fl. pro Meile, welches mit Hndls.-Min.-Erlass vom 10. Juni 1872, Z. 13.720—3.214, auf Grund der a. h. Entsch. vom 2. Juni 1872 auf das obige gesetzliche Maximum erhöht wurde. Die Wirksamkeit der Garantie begann mit der am 1. März 1873 erfolgten Betriebseröffnung. Auf Basis des Prot.-Uebereinkommens vom 30. October 1877 betrug laut Fin.-Min.-Erlass vom 17. April 1878, Z. 857 F.-M., die Gesammtsumme des garantirten Erträgnisses jährlich 331.908·53 fl. ö. W. Silber (einschließlich der Tilgungsquote). Ein am 7. Mai 1878 eingebrachter Gesetzesentwurf wegen Gewährung eines zur Investition bestimmten Staatsvorschusses von 300.000 fl. wurde vom Abgeordnetenhause abgelehnt.

Nach Abschluss des Verstaatlichungsübereinkommens vom 7. und 22. December 1888 zwischen der Gesellschaft und den beiderseitigen Regierungen erfolgte

15. Die Südbahngesellschaft[1]) ist bis jetzt noch nicht in die Lage gekommen, von der ihr gewährten Rohertragsgarantie Gebrauch zu machen, da das Bruttoerträgnis den garantirten Minimalbetrag regelmäßig übertrifft.

---

am 1. Jänner 1889 die Uebernahme des Betriebes durch beide Staatsverwaltungen auf deren eigene Rechnung. Das cit. Uebereinkommen wurde durch das Gesetz vom 25. Mai 1889, R.-G.-Bl. Nr. 82 (in Ungarn durch Ges.-Art. XIV vom Jahre 1889), ratificirt.

Ueber die Garantiegeschichte der ungarischen Linien siehe Schuster und Weber.

[1]) Der Südbahn wurde durch die Conc.-Urk. vom 23. September 1858 inclusive Amortisationsquote ein Reinerträgnis von $5^1/_5$ % des gesammten Anlagecapitales garantirt (§ 28 ff.). Mittelst Vertrages vom 13. April 1867, R.-G.-Bl. Nr. 69, verzichtete dieselbe jedoch aus freien Stücken gegen Gewährung einiger Erleichterungen hinsichtlich des noch rückständigen Theiles der Kaufsumme für die übernommenen Staatsbahnen und gegen Verlängerung der Steuerfreiheit auf diese Garantie; dagegen garantirte der Staat der Südbahn für deren Concessionsdauer und für die Gesammtheit ihrer auf österreichischem Gebiete jeweilen in Betrieb befindlichen Bahnen ein Bruttoerträgnis, welches für das Jahr 1866 91.000 fl. ö. W. pro Meile und für jedes folgende Jahr insolange 1000 fl. mehr betragen solle, bis es den Betrag von 100.000 fl. pro Meile erreicht habe (Art. X). Das Prot.-Uebereinkommen vom 25. Februar 1876 (Gesetz vom 6. April 1877, R.-G.-Bl. Nr. 66) setzt an Stelle dieses pro Meile garantirten Betrages das garantirte Bruttoerträgnis mit 13.182 fl. pro Kilometer für sämmtliche Linien (mit Ausnahme der Localbahnen Liesing—Kaltenleutgeben, Mödling—Vorderbrühl und Spielfeld—Radkersburg, für welche keine Garantie besteht) fest (§ 1) und hat dieser Betrag für den Rest der Concessionsdauer zu gelten.

Außerdem steuerte die Staatsverwaltung auf Grund des nicht in Gemäßheit des § 2 der Conc.-Urk. abgeschlossenen Uebereinkommens vom 27. Juli 1869, R.-G.-Bl. Nr. 138 (Art. IV und V), für die Linie Villach-Franzensfeste und den österreichischen Theil von St. Peter—Fiume einen Baubeitrag von 13,000.000 fl. ö. W. in der Weise bei, dass mit Fin.-Min.-Erlass die Südbahn ermächtigt wurde, das bezügliche Specialanlehen (Art. III des cit. Uebereinkommens) um denjenigen Betrag zu erhöhen, welcher zur Erzielung eines effectiven Ergebnisses in der angeführten Höhe erforderlich sein werde. Auf Grund dieser Vereinbarung wurde von der Südbahngesellschaft ein innerhalb 85 Jahren von 1870 angefangen rückzahlbares Prioritätsanlehen im Nominalbetrage von 50 Millionen Gulden emittirt, zu dessen Verzinsung und Tilgung die k. k. Staatsverwaltung einen Jahresbeitrag von 762.047 fl. in Silber leistet.

Der dieser Gesellschaft vom Staate für die Linien Villach—Franzensfeste und St. Peter—Fiume gewährte Baubeitrag von 13 Millionen Gulden ö. W., beziehungsweise die hiefür von Seiten des Staates zu leistende Annuität stellt sich bei 5% Verzinsung pro 31. December 1893 auf 32·25 Millionen [1]) Gulden ö. W.

Die an die böhmische Westbahn [2]), an die Brünn-Rossitzer

[1]) Bei der obigen Berechnung erscheint das Agio vernachlässigt. Bei Berücksichtigung desselben ergibt sich statt der Annuität von 762.074 fl. ö. W. Silber:

im Jahre	1873	ein Betrag von	406.841	fl. ö. W. Noten	(Theilbetrag)
„ „	1874	„ „ „	802.747	„ „ „ „	
„ „	1875	„ „ „	784.332	„ „ „ „	
„ „	1876	„ „ „	785.655	„ „ „ „	
„ „	1877	„ „ „	855.639	„ „ „ „	
„ „	1878	„ „ „	786.226	„ „ „ „	
„ „	1879	„ „ „	786.815	„ „ „ „	

Bei dieser Anleihe müssen ziemliche Capitalsbeschaffungskosten unterlaufen sein, indem mit einer 85 Jahre laufenden Rente von 762.047 fl. ein Capital von 14,999.993·106.622,81 fl., d. i. rund 15 Millionen Gulden zu 5% verzinst und amortisirt werden kann. Das Anlehen wäre übrigens gewiss nicht billiger gekommen, wenn der Staat selbst es aufgenommen hätte. (Ein klarer Beweis, dass die im vorstehenden verzeichneten Garantiezuschüsse mit Rücksicht auf die wucherischen Capitalsbeschaffungskosten, welche der Staat bis vor kurzem zu zahlen hatte, beiweitem zu gering angegeben sind).

[2]) Dieser Gesellschaft wurde mittelst Conc.-Urk. vom 8. September 1859 (Hndls.-Min.-Vdgsbl. Nr. 79) ein Reinerträgnis von 5·2% (inclusive Amortisationsquote) des wirklich aufgewendeten Anlagecapitales bis zum Maximalbetrage von 24,000.000 fl. gewährleistet. Mit dem „erneuerten Uebereinkommen" vom 23. October 1860 wurde dieser Betrag als erforderliches Capital anerkannt. Nachdem durch den Nachtragsvertrag vom 12. Jänner 1865 und durch die mit a. h. Erlass vom 27. März 1867 erfolgte endgiltige Genehmigung dieses Nachtragsvertrages, welche denselben zu Gunsten der Gesellschaft wesentlich abänderte, die rücksichtlich der Garantiebestimmungen der Conc.-Urk. zwischen Staatsverwaltung und Gesellschaft bestandenen mehrjährigen Streitigkeiten ihre endgiltige Beilegung erfahren hatten, schloss die Gesellschaft auf Grund des Gesetzes vom 20. Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 72, am 24. Juni des gleichen Jahres ein Uebereinkommen, wonach dieselbe behufs Tilgung der schwebenden Schulden und Refundirung der bis Ende 1867 ohne Zinsen auf 1,515.353 fl. aufgelaufenen Staatsgarantiezuschüsse zur Aufnahme einer mit 5% in Silber verzinslichen Prioritätsschuld im Nominalbetrage von 3 Millionen ermächtigt, und die Staatsgarantie auf diesen Betrag ausgedehnt

Bahn[1]), an die Kaschau-Oderberger Bahn[2]) und für die mährisch-schlesische Nordbahn[3]) an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn ge-

---

wurde, wogegen die Gesellschaft dem Staate zur Tilgung der angeführten Garantievorschüsse sammt Zinsen 5000 Stück der neuen Prioritäten à 300 fl. überantwortete. Neuerliche Vorschüsse wurden seitdem nicht mehr in Anspruch genommen.

Am 11. December 1884 endlich schloss die Gesellschaft das (mit Gesetz vom 4. April 1885, R.-G.-Bl. Nr. 42, nachträglich sanctionirte) Uebereinkommen, wonach aus Anlass der beabsichtigten Prioritäten-Convertirung die Staatsgarantie neu festgesetzt wurde, in der Weise, dass an Stelle der bisher für die Zeit bis 1916 mit 1,404.000 fl. ö. W. Silber und für die Jahre 1917—1948 mit 733.651 fl. ö. W. Silber bemessenen Garantie nunmehr für die Jahre 1885—1948 eine solche von 1,248.000 fl. ö. W. Silber und für das Jahr 1949 eine solche von 840.738 fl. ö. W. Silber zu treten habe, was gegenüber den bisherigen Garantieverhältnissen für die Zeit bis 1916 eine Verringerung um 156.000 fl. ö. W., für die Zeit von 1917—1949 hingegen eine Erhöhung um 514.350 fl. ö. W. jährlich bedeutet.

[1]) Ueber die Garantiegeschichte der Brünn-Rossitzer Bahn siehe S. 63.

[2]) Das Gesetz über die Concessionirung der Kaschau-Oderberger Bahn vom 10. August 1865, R.-G.-Bl. Nr. 68, ermächtigt die Regierung, für diese Linie ein Reinerträgnis von 2,450.000 fl. ö. W. in Silber zu garantiren. Die Ertheilung der Concession verzögerte sich aber und so gelang es bei Ertheilung derselben den Concessionären eine Erhöhung der ursprünglichen Garantiesumme zu erreichen. Gemäß § 19 der Conc.-Urk. vom 26. Juni 1866, R.-G.-Bl. Nr. 91, garantirte der Staat der Gesellschaft ein jährliches Nettoerträgnis von 2,683.200 fl. ö. W. in Silber. Nachdem bereits durch das Uebereinkommen vom 30. Juni 1866 die Erfolgung von Vorschüssen auf Rechnung des garantirten Reinerträgnisses für die allmählich in Betrieb gelangenden Theilstrecken zugestanden worden, erhöhte die Staatsverwaltung im Additional-Uebereinkommen vom 22. Juni 1867, C.-Bl. Nr. 44 (Art. 6) das garantirte jährliche Reinerträgnis neuerlich, und zwar auf 2,948.390 fl. ö. W. in Silber, wobei unter Einem ein in Actien al pari refundirbarer Bauvorschuss von 5,000.000 fl. ö. W. bewilligt und die Steuerfreiheit (von 2) auf 9 Jahre ausgedehnt wurde. Zugleich war der nach Abzug der in obigem Betrage enthaltenen Tilgungsquote von 36.500 fl. ö. W. verbleibende Rest von 2,911.890 fl. ö. W. in Silber auf die im Uebereinkommen vom 30. Juni 1866 genannten Theilstrecken vertheilt. In Gemäßheit des Art. 1 des Prot.-Uebereinkommens vom 23. December 1875 entfällt von dieser Gesammtgarantie von 2,948.390 fl. ö. W. in Silber der Theilbetrag von 540.000 fl. ö. W. auf die österreichische und der Rest von 2,408.390 fl. ö. W. auf die ungarische Strecke. Die auf die österreichische Strecke entfallende Garantiequote wurde auf Grund des Gesetzes vom 20. Juni 1879, R.-G.-Bl. Nr. 92 um 61.118 fl. 54 kr. ö. W. in Silber und auf Grund des Gesetzes vom 28. Juni 1888, R.-G.-Bl. Nr. 106, um weitere

leisteten Garantiezuschüsse wurden von diesen Gesellschaften sammt Zinsen an den Staat refundirt.

Die an die Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Bahn auf Grund der Verstaatlichungs-Uebereinkommen zu prästirenden Leistungen haben ihrem Wesen und Zwecke nach erst im nächsten Abschnitte zur Besprechung zu gelangen.

Das dem Staate in der Garantieepoche erwachsene „Guthaben", dessen Realisirung auch bei den noch bestehenden Privatbahnen (Post 1 bis 6) in gleicher Weise erfolgen wird und muss wie bei den bereits verstaatlichten Bahnen, das ist im Wege der Abschreibung, belief sich daher am 31. De-

---

232.778 fl. 36 kr. ö. W. erhöht, so dass dieselbe dermalen 833.896 fl. 91 kr. ö. W. beträgt. Bis Ende 1879 hatte die Gesellschaft Garantievorschüsse im Gesammtbetrage von 2,465.549 fl. 33 kr. ö. W. erhalten. Darauf leistete sie aus dem Anlehen im Jahre 1879 eine Abstattung von 173.172 fl. 29 kr. ö. W. und die Rückzahlungen aus den Betriebsüberschüssen. Auf Grund dieses Gesetzes erfolgte sodann die Refundirung der restlichen Garantievorschüsse per 2,145.013 fl. 81 kr. ö. W., beziehungsweise sammt Zinsen 2,530.143 fl. 04 kr. ö. W.

Ueber die Garantieverhältnisse der ungarischen Linien siehe Schuster und Weber.

[3]) Für diese Linie (Brünn—Olmütz—Sternberg nebst der Zweigbahn nach Prerau) wurde der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit Conc.-Urk. vom 6. Mai 1876 (§ 17) vom Staate jener Betrag garantirt, welcher zur Verzinsung und Amortisirung des Anlagecapitales nothwendig sein würde. Mit Uebereinkommen vom 22. Mai 1867 wurde sodann die Gesellschaft ermächtigt, zur Beschaffung des Anlagecapitales 5% ige Prioritätsobligationen auszugeben, deren Emissionscours auf 85 fl. ö. W. Noten für 100 fl. ö. W. Silber festgesetzt wurde. Der Gesammtnominalbetrag der d. s. emittirten Silberprioritäten belief sich auf 24 Millionen Gulden.

Anlässlich der Ertheilung der neuen Concession an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn musste sich dieselbe jedoch im § 6 des Uebereinkommens vom 10. Jänner und 17. Juli 1885 verpflichten, „die aus dem Titel der Staatsgarantie für die mährisch-schlesische Nordbahn empfangenen Garantievorschüsse im Betrage von 8,008.657 fl. 21 kr. ö. W. in Silber, nebst den hievon bis zum Tage der Rückzahlung laufenden 4procentigen Zinsen binnen 6 Monaten nach Perfection des genannten Uebereinkommens an den Staat zurückzuzahlen." Die Zinsengarantie besteht zwar „im Principe" fort, doch haftet die Kaiser Ferdinands-Nordbahn künftig dem Staate gegenüber mit ihrem ganzen Vermögen und mit ihren gesammten Einnahmen für die Bezahlung der Zinsen sammt Amortisationsquote der zur Aufbringung des Anlagecapitales der mährisch-schlesischen Nordbahn emittirten Effecten.

cember 1893 exclusive der Geldbeschaffungskosten auf **485·63 Millionen Gulden ö. W.** [1])

[1]) Die russischen Eisenbahnen schuldeten nach dem „règlement définitif du budget" vom Jahre 1888 dem Staate am 1. Jänner 1888

für Vorschüsse und nicht gezahlte Rente 879,987.596 Rubel
für nicht zurückgezahlte Darlehen . . 246,477.622 „
zusammen . . . 1.126,465.218 Rubel

Die brillanten Erfolge des preußischen Staatsbahnsystemes in diesen Jahren veranschaulicht nachstehende Tabelle:

Preußische Staatsbahnen.

Jahr	Anlagecapital in Mark	Ueberschuß der Einnahmen über die Ausgaben in Procenten des verwendeten Anlagecapitales
1854	144,223.056	2·21
1855	153,289.473	3·47
1856	167,094.561	3·34
1857	194,722.665	3·82
1858	201,257.466	4·64
1859	206,759.316	4·55
1860	267,276.255	4·26
1861	276,592.200	4·98
1862	288,449.538	6·21
1863	298,888.632	6·17
1864	315,748.650	6·68
1865	334,412.301	6·42
1866	346,335.432	7·02
1867	385,235.610	5·83
1868	717,908.313	5·08
1869	749,708.523	5·77
1870	772,625.268	6·25
1871	797,243.958	6·58
1872	831,183.261	5·97
1873	935,267.361	5·35
1874	1.002,883.047	3·85
1875	1.095,052.342	4·88
1876	1.188,321.895	5·14
1877/78	1.253,226.323	4·80
1878/79	1.285,273.218	4·52
1879/80	1.480,705.794	4·30

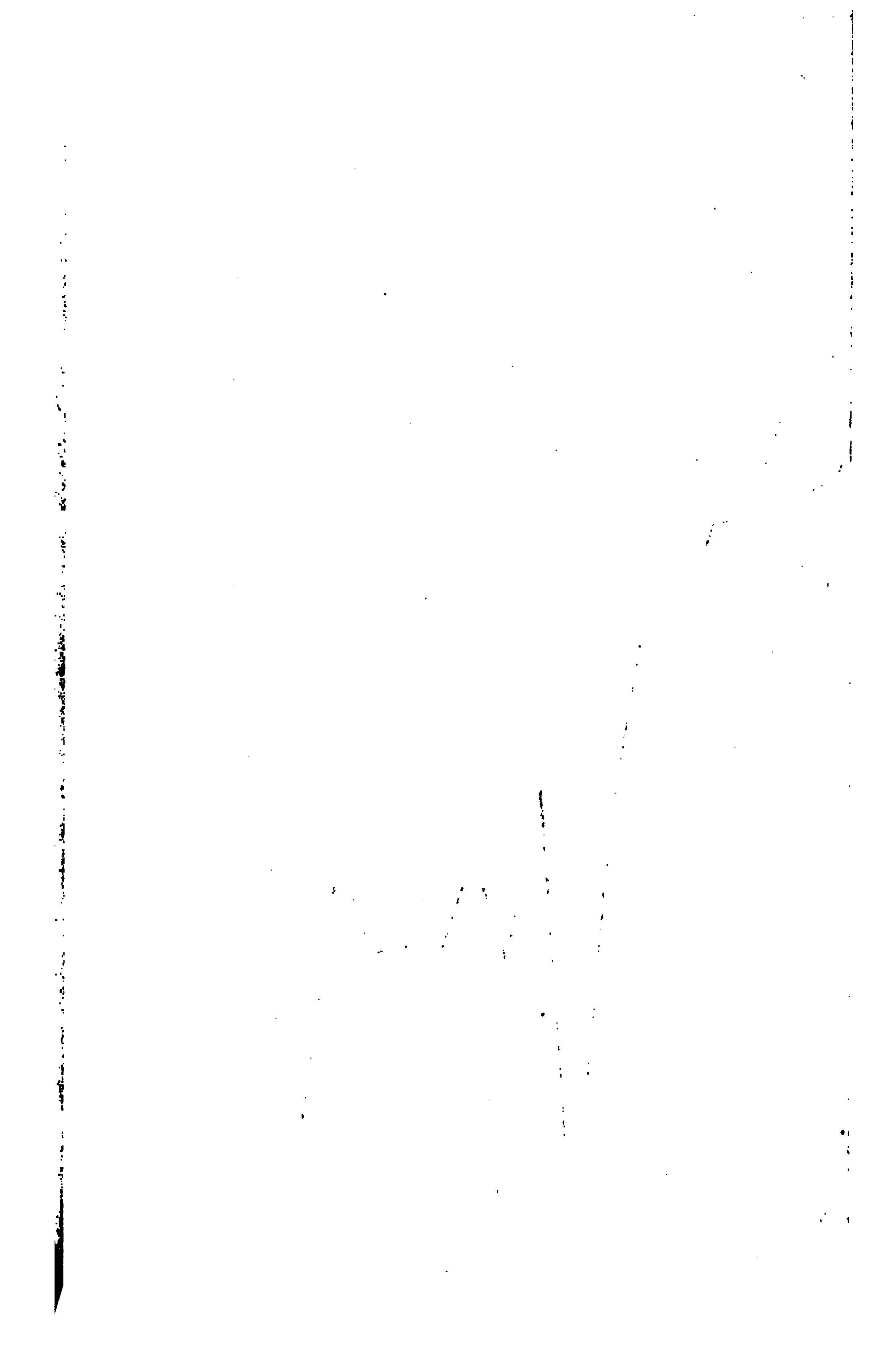
Diese enorme Summe, mit welcher die Periode des Garantiesystems das österreichische Budget belastet hat, beweist wohl am besten den unheilvollen Einfluss desselben auf den Staatssäckel. Wie uns die graphische Darstellung (Tab. II) zeigt, ist die Höhe der jährlichen Zuschüsse in allen Ländern, in welchen die Zinsbürgschaft zum herrschenden Systeme wurde, außerordentlichen, nicht berechenbaren Schwankungen unterworfen. Diesem aleatorischen Momente steht der Staat vollständig machtlos gegenüber.

Zu der oben ermittelten Summe gesellt sich nunmehr noch der auf mindestens 15—20 Millionen (exclusive der Annuität für Villach—Franzensfeste) zu veranschlagende Capitals- und Zinsenverlust, welcher dem Staate aus der in den Jahren 1860 bis 1880 erfolgten Gewährung von meistens unverzinslichen und in Actien al pari refundirbaren Bauvorschüssen und Darlehen erwachsen ist.[1])

Die Lösung des Problems, wie viel dem Staate die Beschaffung der auf Zinsbürgschaften verausgabten Capitalien jährlich und im ganzen gekostet hat und zu welchem Zinsfuße er selbst diese Beträge verzinsen muſste, deren — bis auf einige sporadische Ausnahmen — auf Nimmerwiedersehen erfolgte Verausgabung der Normirung einer 4procentigen Verzinsung durch die betreffenden Gesellschaften einen sehr akademischen Charakter verleiht, ist heute unmöglich, da sich nicht bestimmen läſst, welcher Theil dieser Summen durch Begebung von Rente beschafft wurde, und da uns die Begebungscourse der Rente unbekannt sind. Die Beantwortung der Frage, ob das Garantiesystem oder — trotz der riesigen Anforderungen desselben an den Staatssäckel — das Staatsbahnsystem der letzten Epoche das österreichische Budget schwerer belastet hat, soll im nächsten Abschnitte versucht werden.

In Frankreich betrugen im Jahre 1883 die auf Grund des Gesetzes Francqueville vom 14. Juni 1859 an die großen französischen Privatbahnen vom Staate gezahlten Garantiesummen zusammen 672,884.308 Francs. Die von der französischen Regierung in den Jahren 1884—1890 an diese Bahnen gezahlten Dividendenzuschüsse erreichten die Höhe von 368,986.658 Francs.

[1]) Die Geschichte der Eisenbahndarlehen in Oesterreich siehe Groß, S. 65.



IV.[1])

Das Gleichgewicht im Staatshaushalte, welches gerade von Seite der Staatseisenbahnen auf das bedenklichste bedroht wird, erheischt es, dass eine Remedur geschaffen werde .....
(Kaizl in der 294. Sitzg d. XI. Sess. d. Abgh. 19. Mai 1894.)

Von einem Eisenbahnprogramme verspreche ich mir nur dann einen Vortheil, wenn es bewirkt, dass bloß wirtschaftlich und finanziell zu rechtfertigende Bahnen mit den relativ geringsten Kosten hergestellt werden.
(Herbst, in der 97. Sitzg d. VIII. Sess. d. Abgh.)

Wie hat sich vom rein finanziellen Standpunkte die zweite Aera des Staatsbahnsystemes in Oesterreich bewährt? Ist dieses Thema heute bereits spruchreif?

Während die zweite Frage zweifellos bejaht werden muss, wird die Beantwortung der ersten naturgemäß verschieden ausfallen, je nachdem man das Unternehmer- oder Gebürenprincip für die Staatsbahnen als maßgebend ansieht. Einer der enragirtesten und zugleich hervor-

[1]) Außer dem bereits eingangs des 2. Abschnittes citirten Quellenmateriale wurden noch insbesondere benützt: die Jahresberichte der k. k. Staatsbahnen, die Statistique des chemins de fer de l'Europe 1876 und 1885, Wien, k. k. Staatsdruckerei, die Berichte des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen, die Berichte des Budgetausschusses, die Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt, das Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums, die Nachrichten des statistischen Departements des k. k. Handelsministeriums, der „Compass", die österreichische Eisenbahnzeitung, Hankiewicz, Die Bestimmungen über Münzwesen 2c., Wien 1887, Hof- und Staatsdruckerei. Błoński, Finanzgesetzkunde, das Berliner Archiv für Eisenbahnwesen und die Schmoller'sche Revue, Röll's Encyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens, Wien 1894.

ragendsten wissenschaftlichen Verfechter des jederzeit als Muster und Vorbild aufgestellten preußischen Staatsbahnsystemes, A. v. d. Leyen, bekennt sich offen als Anhänger des ersteren und stellt es in seiner jüngsten Apologie dieses Systemes[1]) als finanzielle Aufgabe aller Eisenbahnen, auch der Staatsbahnen, hin, so viel Einnahmen aus dem Betriebe zu erzielen, dass einmal die Betriebsausgaben gedeckt und außerdem das Anlagecapital zu dem landesüblichen Zinsfuße verzinst werde, d. h. zu jenem Procentsatze, welchen der Staat für das aufgewendete Capital „die Eisenbahnschuld", zahlen muss. Dass sich unter Umständen aus volkswirtschaftlichen, militärischen oder politischen Gründen die Notwendigkeit ergeben könne, von dieser allgemeinen Regel abzuweichen und Bahnen zu bauen, deren Erträgnis keineswegs diese Höhe erreicht, erscheine wohl zweifellos, als Regel aber müsse obiger Grundsatz gelten. Thatsächlich haben auch die preußischen Staatsbahnen die Eisenbahncapitalschuld nicht nur vollständig verzinst, sondern außerdem noch Ueberschüsse erzielt, welche dem allgemeinen Budget zugute kommen.

Wir glauben dieses Princip, welches allerdings speciell in neuerer Zeit, sei es aus Not, sei es aus tugendhafteren Gründen, in Oesterreich manche Anfechtung erfahren musste, auch als Basis für die vorliegende Untersuchung aufstellen zu sollen.

Um die oben gestellte Frage lösen zu können bedarf es vor allem einer Feststellung des Gesammtanlagecapitales der Staatsbahnen und der Verzinsung desselben. Unsere Aufgabe besteht daher in der Nachweisung der Capitalsbildung und der Constatirung der absoluten und relativen Rentabilität des Anlagecapitales in seinen einzelnen Phasen.

Dieser Zweck erfordert eine Darstellung der Entwicklung und des Wachstumes der investirten Anlagekosten und des vom Staate gemachten Aufwandes, sowie die Beantwortung der Frage, ob und inwieweit sich diese Capitalien verzinsen und ob durch die erzielten Erträgnisse die Zinsen, welche der Staat selbst für das aufgewendete Capital zu zahlen genötigt ist, hereingebracht werden. Daran schließt sich die weitere Frage, ob, selbst im Falle ungenügender Verzinsung,

---

[1]) Vgl den bereits citirten Aufsatz aus der Schmoller'schen Revue.

die Inauguration des Staatsbahnsystemes eine Verminderung gegenüber den Lasten des Garantiesystemes herbeigeführt hat, d. h. ob die heute vom Staate nebst den restlichen Garantieverpflichtungen zu leistende Zubuße zur Verzinsung der Eisenbahncapitalschuld durchschnittlich geringer ist als die Leistungen des Staates in der Aera der garantirten Bahnen, oder als sie es heute wäre, wenn dieselben nicht verstaatlicht worden wären. Hieraus ergibt sich dann von selbst die Beantwortung der Frage, ob die Verstaatlichungspolitik eine glückliche war. Eine Vergleichung der Ertragsresultate der österreichischen Staatsbahnen mit den Leistungen der heimischen Privatbahnen sowohl als auch der wichtigeren ausländischen und speciell des preußischen Staatsbahncomplexes mag dann als Wertmesser der finanziellen Resultate des österreichischen Staatsbetriebes dienen.

In der Entwicklungsgeschichte [1]) der österreichischen Staatsbahnen lassen sich zwei Perioden unterscheiden, die erstere, beginnend mit dem Jahre 1874 und abschließend mit der Einlösung der Rudolfbahn und Elisabethbahn und der Creirung einer Direction für Staatseisenbahnbetrieb, ist charakterisirt durch die Notstandsbauten der Jahre 1874 bis 1877, die Einlösung von drei finanziell vollständig derouten Speculationsbahnen [2]), durch das Sequestrationsgesetz vom Jahre 1877, durch „eine viel angefochtene, noch vor Thorschluss des Jahres 1879 vorgenommene Sanirungsaction", kurz durch eine blühende Systemlosigkeit. Der Staat baut oder erwirbt, „der Not gehorchend nicht dem eigenen Triebe", verstreute unbedeutende Linien, „ein Conglomerat

[1]) Einen ausführlicheren geschichtlichen Abriss der Neostaatsbahnperiode zu geben, wäre bei der Actualität des Stoffes und der Menge der d. h. leicht zugänglichen Publicationen überflüssig. Es genügt auf die Jahresberichte der österreichischen Staatsbahnen und auf Konta zu verweisen. Ein Correctiv für die letzterem, übrigens in vieler Beziehung unendlich wertvollen Sammelwerke innewohnende Zufriedenheit mit jeglichem Geschehnis bieten die bereits mehrfach citirte Kaizl'sche Monographie und die Reichstagsprotokolle. Ueber die geschichtliche Entwicklung des Staatsbahnsystems in Europa siehe Röll's Encyklopädie, Band VI, S. 3067 „Staats- und Privateisenbahnen" und die dort angeführte Literatur.

[2]) Dniesterbahn, Braunau—Straßwalchen, niederösterreichische Südwestbahnen.

obscurer Bahnen" deren Betrieb er nicht selbst führt, sondern auf Grund von — meist ungünstigen — Betriebsverträgen durch angrenzende Privatbahnen führen läßt. Außerdem werden im hellen Widerspruche zu der proclamirten Verstaatlichungsidee „Sanirungen" notleidender Bahnen versucht.[1]) In der zweiten Periode ist der Staatsbahngedanke zum vollen Durchbruche gelangt und manifestirt sich durch eine energische Expansionspolitik. Möglichste Centralisation und Systemisirung der Verwaltung, Ausbreitung des Netzes durch Erwerbung der garantirten Bahnen und den Bau neuer Hauptlinien, Concentration des Betriebes charakterisiren die Aera Czedik. Seit dem Jahre 1886 scheint es, als ob an dem Gesammtorganismus ein hippokratischer Zug sichtbar würde. Es tritt ein Stillstand in der Verstaatlichungsaction, eine Verlangsamung der Bauthätigkeit, welche sich beinahe nur auf Galizien beschränkt, ein. Dieser cunctatorischen Politik, unterbrochen durch die Einlösungsaction des Jahres 1892, soll indes nach den Enuntiationen der Regierung durch eine energische Fortsetzung der Verstaatlichung und die Inauguration eines kostspieligen Localbahnsystemes ein Ende bereitet werden.

Nachstehende Tabellen I und II, von welchen erstere dem Jahresberichte der Staatsbahnen pro 1893 entnommen ist, geben ein

[1]) Nachstehende, der 279. Beil. d. IX. Sess. d. Abgh. entnommene, entsprechend ergänzte Tabelle ermöglicht einen Vergleich in Betreff der Ausdehnung des Staatseisenbahnbetriebes in Oesterreich und in den Nachbarländern mit Ende des Jahres 1880:

Land	Gesammtlänge des Bahnnetzes in Kilometern	hievon im Staatsbetriebe (Staatsbahnen und vom Staate verwaltete Privatbahnen): Kilometer	in Procenten der Gesammtlänge
Oesterreich	11.294	834	7·39
Ungarn	7.085	2.719	38·38
Deutsches Reich	33.731	26.165	77·57
a) Preußen	20.765	15.276	73·56
b) Bayern	4.850	4.224	87·10
c) Sachsen	2.073	2.073	100·—
d) andere Staaten	6.043	4.592	75·98
Italien	8.470	4.717	55·69
Rumänien	1.384	1.098	79·34

Entwicklung des Staatsbahnnetzes (excl. Localbahnen)

		1876
1	Bodenbach-Grenze	
2	Kufstein-Grenze	
3	Rakonitz-Protivin	
4	Dnjesterbahn	
5	Tarnow-Leluchow	
6	Istrianerbahn	
7	Donau-Uferbahn	
8	Braunau-Strassw.	
9	Dalmatinerbahn	
10	N. ö. Südwestbahnen	nicht i
11	Kriegsdf.-Römerstadt	
12	Tarvis-Pontafel	
13	U. Draubg.-Wolfsbg.	
14	Mürzzuschlag-Neuberg	
15	Erbersdf.-Würbenthal	
16	Arlbergbahn	
17	K. Franz Jos.-Bahn	
18	K. Elisabethbahn	
19	Wr. Verb.-Bahn	
20	Pilsen-Priesen	
21	Gal. Transvers.-Bahn	
22	Vorarlbergbahn	
23	B.-mähr. Transvers.-B.	
24	Stryj-Beskid	
25	Kronpr. Rudolfbahn	
26	Jaslo-Rzeszow	
27	Erzh. Albrechtbahn	
28	Gal. Karl-Ludwigbahn	
29	Dux-Bodenbacherbahn	
30	Prag-Duxerbahn	
31	Eisenerz-Vordernberg	
32	Schrambach-Kernhof	
33	I. Ung.-gal. Eb.	
34	Ung. Westbahn	
35	Mähr. Grenzbahn	
36	Lemberg-Czernowitzb.	

	gebaute St.-Bahnen
Privatbb.	eingelöste St.-Bb.

- vom Staate auf Rechnung der Gesellschaft betrieben } Privatbahnen im Staatsb.
- vom Staate auf eigene Rechnung betrieben } Privatbahnen im Staatsb.
- Staatsbahnen im fremden Betriebe.
- Staatsbahnen im Staatsbetriebe.
- Privatbahnen im Privatbetriebe.
- Datum der Eröffnung beziehungsweise Uebernahme.



Tabelle I.

Jahr	Betriebslänge						Zuwachs	
	der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnen	der mit anderen Bahnen betriebenen Bahnstrecken	im Betriebe anderer Bahnen	überhaupt	im Durchschnitte nach der Zeit des Zuwachses	im ganzen	in Procenten der Gesammtlänge 1893
	Kilometer							
1881	37·877	949·432	—	5·595	987·309	987·309	987·309	12·02
1882	230·301	1,859·064	—	5·595	2,089·365	2,089·365	1,102·056	13·42
1883	550·909	1,877·411	59·563	5·595	2,487·883	2,393·126	398·518	4·85
1884	3,469·315	1,466·377	167·979	5·595	5,103·671	4,542·149	2,615·788	31·86
1885	3,473·505	1,547·009	169·389	5·595	5,189·903	5,135·189	86·232	1·05
1886	3,569·908	1,484·322	172·833	5·594	5,227·063	5,209·510	37·160	0·45
1887	4,568·873	797·319	174·892	13·982	5,541·084	5,430·836	314·021	3·83
1888	4,747·970	853·177	176·174	13·982	5,777·321	5,607·785	236·237	2·88
1889	4,832·373	1,963·632	115·595	13·982	6,912·500	6,744·174	1,135·179	13·82
1890	4,902·489	1,983·885	116·142	13·982	7,002·516	6,947·959	90·016	1·10
1891	4,904·457	2,103·542	123·843	13·982	7,131·842	7,048·282	129·326	1·58
1892	6,214·884	1,682·499	128·558	15·771	8,025·941	8,006·052	894·099	10·89
1893	6,255·274	1,822·071	133·111	15·771	8,210·456	8,076·910	184·515	2·25

Bild der Conglomerirung des Staatsbahnnetzes in den Jahren 1881, bezw. 1875–1893. Tabelle I zeigt uns die Entwicklung des Staatsbahnnetzes bis Ende 1893, und zwar einerseits des im Staatsbetriebe befindlichen Gesammtbahnnetzes, andererseits des eigentlichen Staatsbahncomplexes. Der Staat besitzt heute ein Bahnnetz von 6255 *km*. Der Umfang des Gesammtstaatsbahnnetzes umfasst 8210·5 *km*. [1]) Tabelle II veranschaulicht, in welcher Reihenfolge sich die einzelnen Linien dem Gesammtnetze angegliedert haben, zugleich bietet dieselbe ein Bild der Entwicklung des staatlichen Betriebes.

Wie aus diesen schematischen Darstellungen ersichtlich ist, lassen sich die Staatsbahnen nach zwei Richtungen hin in je zwei Hauptgruppen gliedern, vom Betriebsstandpunkte: in Bahnen im Staatsbetriebe und Staatsbahnen im fremden Betriebe; und vom finanziellen Gesichtspunkte: in Staatsbahnen, an deren Erträgnis der Staat ein primäres Interesse besitzt und solche an denen er nur secundär interessirt erscheint. Die erstere Gruppirung ist vorwiegend von historischem Werte [2]), da heute mit Ausnahme der aus der ersten Staatsbahnperiode überkommenen Anschlussstrecken Bodenbach—sächsische Grenze und Kufstein—bayrische Grenze und zum Theile der Verbindungsbahn, deren baldigen Uebernahme in den Staatsbetrieb (nach Erwerbung des Südbahnsechstheils) zu erwarten steht, alle Staatsbahnen vom Staate selbst betrieben werden; dagegen ist die zweite Gliederung für den Zweck dieser Untersuchung von besonderer Wichtigkeit. Während im ersten Abschnitte der gegenwärtigen Staatsbahnperiode die bestehenden Staatsbahnen im Etat des Finanzministeriums verrechnet wurden, kam bei Beginn der Verstaatlichungsaction das Gros der Bahnen, jene Linien,

[1]) Die Gesammtlänge der Eisenbahnen der Erde war am Schlusse des Jahres 1888 573.892 *km*. Der seitherige Zuwachs bis Ende 1892 beträgt 80.135 *km* und der Gesammtbestand im letztgenannten Zeitpunkte 653.937 *km* (Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin 1894, Heft 3, S. 466 ff.).

[2]) In den Rahmen der vorliegenden Untersuchung würde höchstens noch die Frage fallen, ob die vom Staate in der ersten Periode abgeschlossenen Betriebsverträge für denselben günstig waren. Diese Frage muss im allgemeinen verneint werden. Es lag dies jedoch in der Natur der Sache, da dem Staate in den meisten Fällen keine andere Wahl blieb und ein Eigenbetrieb der zerstreuten Linien ihm noch höher zu stehen gekommen wäre.

welche vom Staate gebaut, eingelöst oder in den Betrieb auf eigene Rechnung übernommen wurden, in den Etat des Handelsministeriums; bei ersterem werden von da an nur die vom Staate auf Rechnung der betreffenden Eigentumsgesellschaften betriebenen garantirten Linien geführt. Es ergibt sich daher folgende Eintheilung:

A. Bahnen im Etat des Handelsministeriums.

I. Staatsbahnen im engeren Sinne,

a) vom Staate gebaute Bahnen,

b) „ „ eingelöste Bahnen,

II. Vom Staate auf eigene Rechnung betriebene Privatbahnen.

B. Garantirte Bahnen im Etat des Finanzministeriums (vom Staate auf Rechnung der betreffenden Eigentumsgesellschaften betriebene Privatbahnen).

Wie schon aus der vorstehenden graphischen Darstellung (Tabelle II) ersichtlich ist, bildet, abgesehen von den hier nicht in Betracht gezogenen Localbahnen, die Uebernahme in den Staatsbetrieb, sei es auf eigene Rechnung, sei es auf Rechnung der Gesellschaft nur ein von der gänzlichen Erwerbung mehr oder minder entferntes Vorstadium derselben, eine notwenige Frist für die Ordnung der finanziellen Verhältnisse der betreffenden Bahn, die Liquidation, die Durchführung von Convertirungen ꝛc.

Während wir bei den Staatsbahnen im engeren Sinne die Bildung des Anlagecapitales zu verfolgen haben, müssen wir bei den sub A II angeführten Linien der Rente unsere Aufmerksamkeit zuwenden, welche der betreffenden Gesellschaft vom Staate zu prästiren ist. Diese Kategorie unterscheidet sich von den sub B angeführten Bahnen durch den Umstand, daſs bei ersteren die Rente durch ein specielles Uebereinkommen, welches der Genehmigung der Legislative bedarf, fixirt wird, während rücksichtlich letzterer das bestehende Garantieverhältnis den eventuellen Staatszuschuſs bestimmt. Diese beiden Kategorien haben daher erst bei Untersuchung der Resultate des Staatsbetriebes zur Besprechung zu gelangen. Die vom Staate auf Rechnung der betreffenden Gesellschaften betriebenen ungarantirten Bahnen (heute nur die un-

garantirte Linie der mährischen Grenzbahn und zahlreiche Localbahnen [1]) sind für die vorliegende Untersuchung ohne Interesse, da der aus diesem Betriebe für den Staat resultirende finanzielle Gewinn, soweit er sich überhaupt rechnungsmäßig darstellen läßt, kaum in die Wagschale fällt.

Wenden wir uns zunächst zu den Staatsbahnen im engeren Sinne.

Das **Anlagecapital** dieser Bahnen wird nach dem Jahresberichte pro 1893 auf 940,691.654 fl. ö. W. im ganzen oder 149.028 fl. pro Kilometer beziffert. [2])

Wie ist dasselbe entstanden? Welche sind die für die Capitalsbildung maßgebenden Factoren? Entspricht die angegebene Summe thatsächlich dem vom Staate für das Staatsbahnsystem gemachten Gesammtaufwande?

Oesterreich besitzt leider keine einheitliche Eisenbahnschuld. Während in den meisten Ländern, in denen das Staatsbahnsystem Eingang fand, eine solche geschaffen wurde [3]), unterließ man es in Oesterreich anläslich der Proclamirung des Staatsbahnsystemes diese Cardinalfrage zu regeln. Zu den im Jahre 1874 bereits vorhandenen Anlagewerten der

---

[1]) Auch die garantirten Localbahnen wurden in den Kreis der vorliegenden Untersuchung nicht einbezogen, da bei der Neuheit der Localbahnpolitik der finanzielle Effect bisher unbedeutend ist und ein Urtheil über den Umfang und die Tragweite der staatlichen Ingerenz auf diesem Gebiete noch nicht mit Sicherheit abgegeben werden kann. Durch das finanzielle Fiasco der steierischen Landesbahnen wird der Staat wenig berührt.

[2]) Die Anlagekosten für die sämmtlichen Ende 1892 im Betriebe gewesenen Eisenbahnen der Erde berechnen sich auf 174.382 Millionen Francs oder durchschnittlich 266.666 Francs pro Kilometer. Auf Europa entfallen im ganzen 77.765 Millionen Francs oder pro Kilometer 390.325 Francs. Der Rest von 96.617 Millionen = 229.159 Francs pro Kilometer wurde für den Bau der Eisenbahnen in den anderen Erdtheilen angelegt. (Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin 1894, Heft 3, S. 466 ff.)

[3]) Beispielsweise in Preußen, welches mit Gesetz vom 27. März 1883 (Gesetzessammlung S. 214 ff., § 2 und 3) die Staatseisenbahncapitalschuld auf 1.498,850.100 Mark pro 1. April 1880 und den zur Verzinsung erforderlichen Betrag auf 63,914.324 Mark festsetzte. Im ehemaligen Königreiche Hannover war schon durch das Gesetz vom 4. Mai 1843 eine besondere Eisenbahncasse errichtet worden. (Vgl. den eingangs citirten Aufsatz v. d. Leyen's.)

Strecken Bodenbach—Niedergrund und Kufstein—bayerische Grenze, von welchen ersterer sich nach Angabe der königl. bayerischen Regierung auf 703.000 fl. ö. W. oder pro Kilometer auf 327.129 fl. ö. W. stellt, letzterer im Jahre 1877 2,090.154 fl. ö. W. Gold betrug und sich heute auf 2,390.611 fl. ö. W. Gold, d. i. auf 200.135 fl. ö. W. Gold pro Kilometer [1]) beläuft, gesellten sich in den folgenden Jahren die auf den Bau neuer Staatsbahnen und die Einlösung bestehender Privatbahnen verwendeten Capitalien. Die für den Bau benötigten Summen, dann die Beträge welche zur Einlösung der Dniesterbahn, der Linie Braunau—Straßwalchen und der niederösterreichischen Südwestbahnen erforderlich waren, wurden theils auf Grund der in den jeweiligen Staatsvoranschlägen präliminirten und von der Legislative genehmigten Credite, theils auf Grund von Specialcrediten (z. B. Notstandsanlehen) beschafft, ebenso die für die nachträglichen Investitionen bei allen Bahnen erforderlichen Summen. Die Einlösung der Privatbahnen, von der Elisabethbahn angefangen, erfolgte durch Uebernahme des Actiencapitales, welches theils in Staatsschuldverschreibungen umgewandelt, theils convertirt, theils in der alten Form belassen wurde.

Der vom Staate gemachte Aufwand umfasst demnach zwei Kategorien. Die Hauptsumme wird repräsentirt durch die staatlichen Eisenbahntitres, welche für die verstaatlichten Bahnen, von der Elisabethbahn angefangen, emittirt worden sind. Es verbleiben noch: a) die Beträge, welche für die Erwerbung der in der ersten Periode verstaatlichten Bahnen ausgegeben wurden, dann b) jene Kosten, welche für die vom Staate selbst erbauten Bahnen aufgewendet wurden und endlich c) die späteren zu Investitionszwecken erforderlich gewesenen Ausgaben. Der größte Theil der sub a—c angeführten Capitalien wurde in 5procentiger steuerfreier Notenrente ausgegeben, wie sich dies aus einer Prüfung der betreffenden Staatsvoranschläge ergibt. Um ein genaues Bild des Anlagecapitales zu erhalten, müsste man nun in der Lage sein zu constatiren, welcher Theil dieser Summen als durch Rente beschafft anzusehen ist und wie hoch sich die Geldbeschaffungskosten, welche natur-

---

[1]) Mit der königl. sächsischen Regierung definitiv vereinbartes, der (gleichfalls in Gold zu leistenden) Verzinsung zugrunde liegendes Anlagecapital.

gemäß, wie bei jeder Bahn, einen Theil des Anlagecapitales bilden, belaufen. Die Feststellung dieser Kosten[1]) ist indeß aus dem Grunde

[1]) Dass diese Kosten eine ziemlich bedeutende Rolle spielten, beweist außer dem bereits auf S. 79 u. 80 angeführten Beispiele der Südbahnannuität ein Blick auf nachstehende, aus Błoński's Finanzgesetzkunde (S. 393 und 409) entnommene Tabelle über die in den Jahren 1876—1880 erfolgten Emissionen der 4procentigen Goldrenteobligationen. In Gemäßheit des Gesetzes vom 18. März 1876, R.-G.-Bl. Nr. 35, und auf Grund nachträglicher Ermächtigungen sind von der österreichischen Finanzverwaltung bis Ende Juni 1880 folgende Emissionen vorgenommen worden:

im Jahre		Nominalbetrag	Emissions-Cours	Durchschnitts-Cours	Erlös
			in Gulden ö. W.		in Noten
1876	Von der Creditanstalt-Rothschildgruppe fix übernommen	40,000.000	71·13	70·80	28,483.784
1877	Von der Creditanstaltgruppe fix übernommen	30,000.000	72·22		21,635.485
1877	Von der Creditanstaltgruppe fix übernommen	40,000.000	67·54		27,016.808
1877	Von der Creditanstaltgruppe commissionsweise verkauft	10,000.000	71·19	73·95	7,119.596
1877	Von der Creditanstaltgruppe commissionsweise verkauft	2,000.000	73·86		1,477.265
1877	Von der Creditanstaltgruppe commissionsweise verkauft	30.000	74·80		22.440
1878	Von der Creditanstaltgruppe fix übernommen	13,000.000	74·22		9,649.275
1878	Von der Creditanstaltgruppe fix übernommen	26,750.000	69·97		18,717.302
1878	Von der Creditanstaltgruppe fix übernommen	26,750.000	70·37	73·15	18,826.152
1878	Von der Creditanstaltgruppe fix übernommen	24,000.000	71·48		17,156.906
1878	Von der Creditanstaltgruppe fix übernommen	2,000.000	70·34		1,758.742
1879	Von der Creditanstaltgruppe fix übernommen	60,000.000	72·50		43,500.000
1879	Von der Creditanstaltgruppe fix übernommen	40,000.000	73·75	80·50	29,500.000
1879	Von der Creditanstaltgruppe commissionsweise verkauft	5,000.000	(?) 75·00		3,750.000
1880	Von der anglo-österreichischen Bank fix übernommen	20,000.000	89·27	88·00	17,884.000

unmöglich, weil der Cours, zu welchem die betreffende Rente begeben wurde, nicht ermittelt werden kann; ferner müsste man sich darüber klar werden, ob und in welcher Höhe das durch Reinerträgnisse nicht bedeckte Zinsenerfordernis der Capitalsschuld anzulasten ist.[1]) Unter Vernachlässigung dieser beiden letztangeführten Momente erscheinen als capitalbildende Factoren 1. die Bauthätigkeit, 2. die Einlösungsaction und 3. die Investitionen. Während Bau und Investitionen ein mehr successives Anwachsen des Capitales, gleichsam eine Entwicklung desselben ab ovo bedeuten, erfolgt durch die Einlösung eine plötzliche, ruckweise Capitalsvermehrung. Bei den verstaatlichten Bahnen muss außerdem noch zwischen den ursprünglichen Anlagekosten und dem für den Staat aus der Einlösungsaction resultirenden Kaufpreise unterschieden werden. Erstere kommen in Betracht, wenn es sich um einen Vergleich der Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes mit den Resultaten des vorgängigen Gesellschaftsbetriebes, letztere, wenn es sich um eine Classificirung der Bahn als Capitalsanlage für den Staat handelt.

Tabelle III zeigt uns das jeweilige Anlagecapital der Staatsbahnen in seiner Totalität, u. zw.: 1. die Gesammtanlagekosten aller dem Staate gehörigen Linien, welche in der Weise ermittelt wurden, dass (ohne Rücksicht auf den bei den verstaatlichten Bahnen gezahlten Kaufpreis) zu den bis zum Zeitpunkte der Verstaatlichung

---

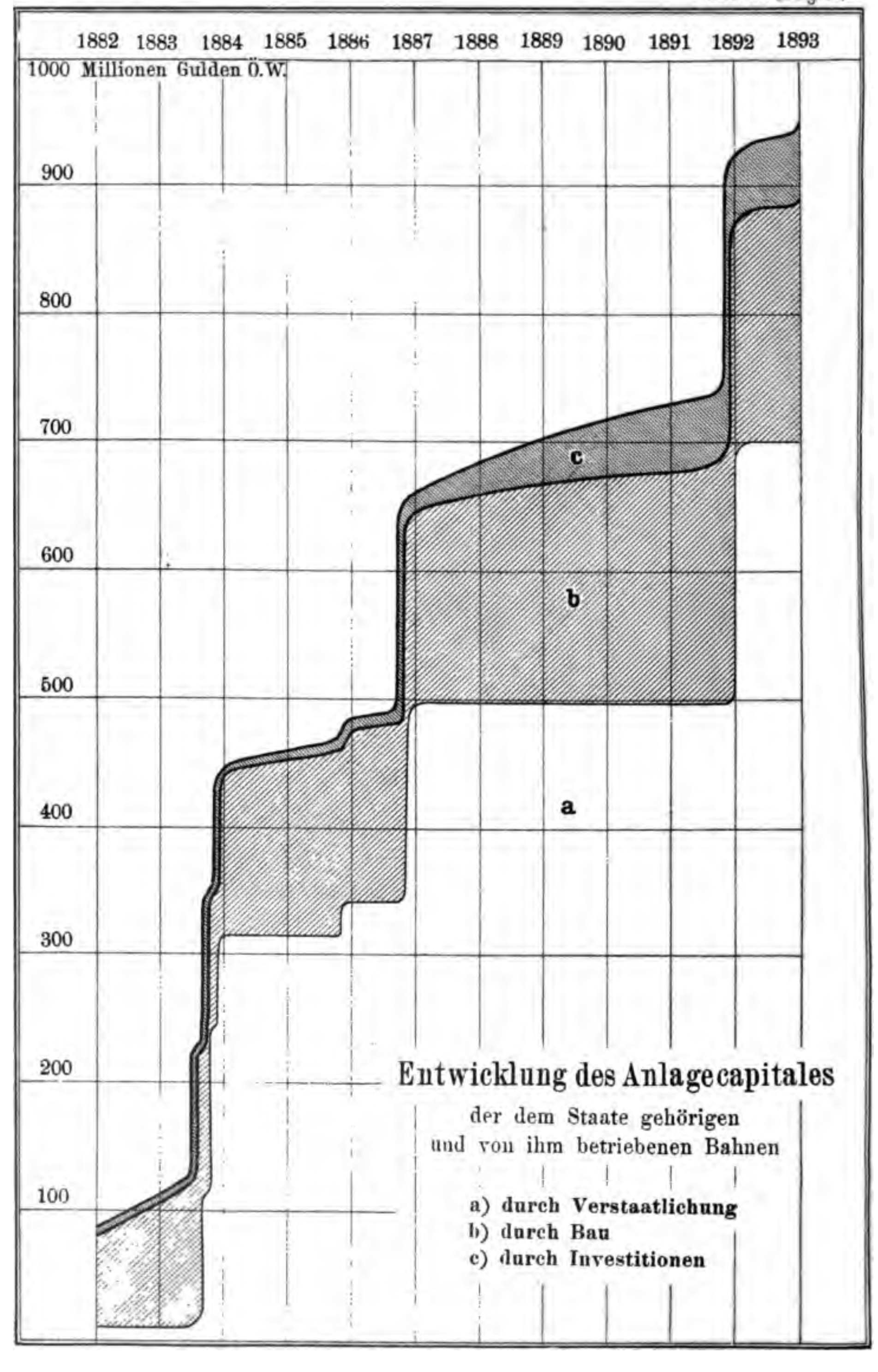
Selbstverständlich stellt sich der Begebungscours um einige Procente tiefer als der Emissionscours, manchmal war diese Differenz sogar eine ziemlich bedeutende.

Für die Berechnung der Geldbeschaffungskosten der alten Staatsbahnperiode und des Garantiesystemes bietet die Tabelle auf S. 386 des Błoński'schen Werkes mehrfache Anhaltspunkte.

[1]) Die Unrichtigkeit der staatlichen Methode in der Berechnung des Anlagecapitales der Staatsbahnen hat insbesondere Kaizl mehrfach hervorgehoben und begründet. Vgl. insbesondere die ausgezeichneten Reden des gen. Abgeordneten in der diesjährigen, sowie in den Budgetdebatten der letzteren Jahre. Es wurde jedoch auch schon früher des öfteren darauf hingewiesen. Vgl. beispielsweise den Ausschussbericht Beil. 877 d. VIII. Sess. (Nachtragscredite zum Staatsvoranschlage pro 1877, Cap. Hdlsmin., ferner die Reden von Fux (184. Sitzg. dieser Sess.), Ruß, Auspitz und Schaup (284. Sitzg.), Plener (134. Sitzg. d. X. Sess.), Schaup (169. Sitzg. d. X. Sess.) und Herbst (171. Sitzg. dieser Sess.) ꝛc. ꝛc.

Tabelle III.

Jahr	1. Gesammtanlagekosten der dem Staate gehörigen Bahnen	2. Für den Staat resultirendes Anlagecapital der demselben gehörigen Bahnen (nach den statist. Nachrichten des Hndls-Min.)				3. Für den Staat resultirendes Anlagecapital der demselben gehörigen, im Staatsbetr. befindl. Linien, incl. Wr.-Verbindgsb. (nach d. Jahresb.)	
		excl. Wr.-Verbindungsbahn		Vom Staate erworbene Antheile der Wr.-Verbindgsb.	Summe		
		im ganzen	pro Kilom.			im ganzen	pro Kilom.
	in Gulden ö. W.						
1876	58,418.052	43,880.473	78.084	—	43,880.473	—	—
1877	70,618.797	56,942.719	80.857	—	56,942.719	—	—
1878	84,393.614	68,304.434	77.951	—	68,304.434	—	—
1879	90,360.539	74,465.192	78.337	—	74,465.192	—	—
1880	91,642.154	76,193.229	78.043	—	76,193.229	—	—
1881	92,647,079	76,623.661	78.484	—	76,623.661	—	—
1882	92,690.382	76,668.499	78.530	—	76,668.499	—	—
1883	119,301.487	103,279.603	87.154	—	103,279.603	—	—
1884	499,897.714	482,667.037	134.861	1,227.240	483,894.277	—	—
1885	506,180.415	488,980.136	136.472	1,227.240	490,207.376	—	—
1886	529,985.643	508,572.617	138.162	1,289.114	509,861.731	484,603,295	135.015
1887	710,068.915	686,765.376	141.276	1,291.362	688,056.738	503,638.293	144.017
1888	727,503.065	703,523.113	145.056	1,891.362	705,414.475	676,929.644	142.063
1889	743,830.246	715,690.203	145.584	3,181.339	718,871.542	694,019.470	141.118
1890	756,747.874	728,532.001	145.823	3,181.339	731,713.340	706,861.268	141.712
1891	768,014.818	739,543.014	148.027	3,209.370	742,752.384	717,903.312	143.926
1892	977,346.392	958,190.230	152.699	3,296.708	691,486.938	926,747.233	147.854
1893	1.001,982.486	—	—	—	—	940,691.654	149.028



1882
1883
1884
1885
1886
1887
1888
1889
1890
1891
1892
1893
1000 Millionen Gulden Ö.W.
900
800
700
600
500
400
300
200
100
a
b
c
Entwicklung des Anlagecapitales
der dem Staate gehörigen
und von ihm betriebenen Bahnen
a) durch Verstaatlichung
b) durch Bau
c) durch Investitionen

ausgewiesenen Anlagekosten, bezw. zum ausgewiesenen Baucapitale die nachträglichen Investitionen zugeschlagen wurden, 2. das Anlagecapital sämmtlicher dem Staate gehörigen Bahnen unter Berücksichtigung der gezahlten Kaufpreise im ganzen und pro Kilometer wirklicher Länge (zusammengestellt nach den statistischen Nachrichten des k. k. Handelsministeriums), endlich 3. das Anlagecapital der dem Staate gehörigen und von ihm selbst betriebenen Linien im ganzen und pro Kilometer wirklicher Länge (zusammengestellt nach den Jahresberichten der österreichischen Staatsbahnen). Die sich zwischen der Rubrik 1 und 2 ergebende Differenz, welche das Anlagecapital der im fremden Betriebe befindlichen Staatsbahnen beträchtlich überschreitet, erklärt sich aus der verschiedenen Berechnung des für den Staat resultirenden Anlagecapitales der verstaatlichten Bahnen in den beiden Quellen. Es scheint, als ob diese Bewertung des Anlagecapitales nach den Jahresberichten mehrfach zu nieder gegriffen ist.[1]) Die genannten Anlagecapitalien verstehen sich exclusive der Anlagekosten für die Trajectanstalt Bregenz.

Aus der graphischen Tabelle IV ersieht man, in welchem Verhältnisse die bereits angeführten Factoren: Bau, Einlösung und Investitionen, zur Bildung des Anlagecapitales jährlich beigetragen haben. Während noch im Jahre 1883 die vom Staate für die Einlösung von Privatbahnen verausgabten Capitalsbeträge circa den elften Theil des Gesammtcapitales und ein Zehntel der für den Staatsbahnbau verwendeten Summen betrugen, stellen sich im folgenden Jahre die Einlösungskosten auf circa sieben Zehntel des Gesammtcapitales und auf beinahe das Dreifache des Baucapitales. Neuerliche, jedoch nicht bedeutende Verschiebungen dieses Verhältnisses bringen die Jahre 1886, 1887 und 1892. Im letztgenannten Jahre betragen die für die Verstaatlichung verausgabten Beträge mehr als sieben Zehntel, die Bausummen fast zwei Zehntel und die Investitionen kaum mehr als den zehnten Theil des Gesammtcapitales.

---

[1]) So wurden bei den eingelösten Bahnen, welche vorher vom Staate auf eigene Rechnung betrieben worden waren, die in dieser Periode gemachten Investitionen gar nicht oder nur zum Theile in Berücksichtigung gezogen. (Vgl. beispielsweise die Jahresberichte der österr. Staatsbahnen pro 1885, 1886 und 1887.)

Der **Bauthätigkeit**[1]) des Staates verdanken nachstehende Linien ihre Entstehung[2]):

[1]) Es wurde gebaut:

	die Bahn	auf Grund des Gesetzes vom	mit einem Gesammtcredite von
1.	Rakonitz—Protivin . . .	16. Mai 1874 (R.-G.-Bl. Nr. 75)	16,500.000
2.	Tarnow—Leluchow . . .	22. April 1873 (R.-G.-Bl. Nr. 60)	14,752.000
3.	die Istrianer Bahn . . .	30. April 1873 (R.-G.-Bl. Nr. 79) und 1. Juni 1883 (R.-G.-Bl. Nr. 103)	17,206.000
4.	die Donauuferbahn . . .	11. März 1876 (R.-G.-Bl. Nr. 39) und 1. Juni 1879 (R.-G.-Bl. Nr. 86)	1,304.000
5.	die Dalmatiner Bahn . .	16. Mai 1874 (R.-G.-Bl. Nr. 63) und 5. Juni 1883 (R.-G.-Bl. Nr. 105)	13,861.000
6.	Kriegsdorf—Römerstadt . .	13. März 1876 (R.-G.-Bl. Nr. 46)	700.000
7.	Tarvis—Pontafel	12. März 1876 (R.-G.-Bl. Nr. 43)	4,200.000
8.	Unterdrauburg — Wolfsberg	12. März 1876 (R.-G.-Bl. Nr. 44)	2,400.000
9.	Mürzzuschlag—Neuberg . .	12. März 1876 (R.-G.-Bl. Nr. 41)	654.000
10.	Erbersdorf—Würbenthal .	12. März 1876 (R.-G.-Bl. Nr. 40)	818.000
11.	die Arlbergbahn	7. Mai 1880 (R.-G.-Bl. Nr. 48) und 5. April 1884 (R.-G.-Bl. Nr. 50)	41,300.000
12.	die gal. Transversalbahn .	28. Dec. 1881 (R.-G.-Bl. Nr. 150) u. 28. Februar 1883 (R.-G.-Bl. Nr. 22)	34,600.000
13.	die böhm.-mähr. Transv.-B.	25. November 1883 (R.-G.-Bl. Nr. 173)	25,465.000
14.	Stryj—Beskid	7. Juni 1883 (R.-G.-Bl. Nr. 107)	7,240.000
15.	Jaslo—Rzeszow	20. Mai 1889 (R.-G.-Bl. Nr. 75) .	5,500.000
16.	Schrambach—Kernhof . .	1. Juni 1890 (R.-G.-Bl. Nr. 105)	1,300.000

Bei der böhmisch-mährischen Transversalbahn, Erbersdorf—Würbenthal, der galizischen Transversalbahn, Kriegsdorf—Römerstadt, Mürzzuschlag—Neuberg, der Donauuferbahn und Schrambach—Kernhof verstehen sich die oben angeführten Summen für Präliminare und Bauaufwand nach Abzug der Interessentenbeiträge. Für die böhmisch-mährische Transversalbahn leisteten die Länder Böhmen und Mähren zusammen einen Beitrag von 1,803.295 fl., für die galizische Transversalbahn das Land Galizien einen solchen von 1,110.000 fl.

[2]) Nachstehende Tabelle ist nach dem letzten Jahresberichte der Staatsbahnen verfasst.

Tabelle V.

Post-Zahl	Bahn	Baukosten	Investitions-aufwand bis zum Jahre 1893	Gesammtaufwand bis Ende 1893	
				Zusammen	Baulänge pro Kilometer
		Gulden ö. W.			
1	Rakonitz—Protivin	16,021.623	648.709	16,670.332	114.259
2	Tarnow—Leluchow	13,322.136	3,665.763	16,987.899	116.515
3	Istrianer Bahn	16,409.762	947.884	17,357.646	102.647
4	Donauufer-Bahn	968.170	714.937	1,683.107	124.675
5	Dalmatiner Bahn	12,652.048	170.380	12,822.428	102.822
6	Kriegsdorf—Römerstadt	512.454	127.261	639.715	46.356
7	Tarvis—Pontafel	3,565.324	308.813	3,874.137	156.848
8	Unterdrauburg—Wolfsberg	1,918.834	180.726	2,099.560	55.252
9	Mürzzuschlag—Neuberg	557.079	49.649	606.728	53.222
10	Erbersdorf—Würbenthal	597.261	192.709	789.970	38.535
11	Arlbergbahn	41,299.920	2,903.563	44,203.483	327.191
12	Galizische Transversalbahn	34,299.199	8,263.563	42,562.762	76.469
13	Böhmisch-Mährische Transversalbahn	23,870.932	628.427	24,499.359	78.423
14	Stryj—Beskid	7,239.887	629.986	7,869.873	99.117
15	Jaslo—Rzeszow	5,237.709	4.706	5,242.415	74.785
16	Schrambach-Kernhof	1,137.104	—	1,137.104	44.418
	Summe	179,609.442	19,437.076	199,046.518	105.505

Durch Einlösung [1]) wurden erworben:

Tabelle VI.

P.-Z.	Bezeichnung der Bahn	Kaufpreis	Aufwand für nachträgliche Investitionen bis Ende 1893	Gesammtaufwand am 31. December 1893	
				im ganzen	pro Kilometer
		Gulden ö. W.			
1.	Dniesterbahn [2]) .	2,136.740	2,474.804	4,611.544	40.992
2.	Braunau-Strasswalchen [3]) . .	875.000	531.779	1,406.779	38.021

[1]) Die nachstehenden Anmerkungen, soweit dieselben die verstaatlichten Bahnen betreffen, sind gleichfalls fast zur Gänze dem Jahresberichte pro 1893 entnommen.

So verlockend es gewesen wäre, die Verstaatlichungspolitik an der Hand der einzelnen Uebereinkommen des näheren zu beleuchten, die Einzelwirkung und den Wert dieser Verträge von Fall zu Fall zu untersuchen und festzustellen., ob und in welchen Fällen die Staatsgewalt glücklich operirt hat, musste dies leider mit Rücksicht auf den beschränkten Umfang der vorliegenden Untersuchung unterbleiben. Lesern, welche sich dafür interessiren, bieten sehr reiches Material außer den Jahrbüchern von Konta die betreffenden Verhandlungen im Reichsrate. Zu diesem Zwecke werden nachstehend die bezüglichen Protokolle und Beilagen bei den einzelnen Bahnen in der Anmerkung citirt.

[2]) Vom Staate erworben auf Grund des mit Gesetz vom 18. März 1876 (Nr. 48 R.-G.-Bl.) genehmigten Uebereinkommens vom 8. November 1875. Vor der Verstaatlichung betrug das Anlagecapital 12 Millionen (24.000 Stück Actien à 200 fl. ö. W. Silber und ebensoviel Prioritätsobligationen à 300 fl. ö. W. Silber).

[3]) Vom Staate erworben mit dem am 7. April 1877 (R.-G.-Bl. Nr. 25), von der Legislative genehmigten Uebereinkommen vom 25. April 1876. Das Anlagecapital betrug vor der Verstaatlichung 5 Millionen Gulden und bestand aus 10.000 Stück Actien à 200 fl. Silber Nominale und aus 10.000 Stück Prioritätsobligationen à 300 fl. Silber. Die Anlagekosten beliefen sich auf 4,651.077 fl. ö. W. Vgl. Beil. 591 und 622 und S. 7158—7164, 7264—7267, 8337—8354 und 8367—8368 Prot. d. VIII. Sess.

P.-Z.	Bezeichnung der Bahn	Kaufpreis	Aufwand für nachträgliche Investitionen bis Ende 1893	Gesammtaufwand am 31. December 1893	
				im ganzen	pro Kilometer
		Gulden ö. W.			
3.	Die niederösterr. Südwestb. [1]) .	9,174.639	1,587.855	10,762.494	69.660
4.	Kaiser Franz Josef-Bahn [2]) .	111,465.200	11,466.225	122,931.425	171.812

[1]) Das Anlagecapital dieser Bahnen bestand vor der Verstaatlichung
aus 2,500.000 fl. ö. W. Nominale = 2,500.000 fl. ö. W. effectiv vom Staate übernommenen Actien,
„ 1,110.000 „ „ „ „ = 1,092.800 „ „ „ von d. Concessionären zu begebenden Actien,
„ 7,622.000 „ „ „ „ = 5,716.500 „ „ „ vom Staate übernommenen Prioritätsobligationen,

zus. 11,232.000 fl. ö. W. Nominale = 9,309.000 fl. ö. W. Hievon entfielen
10,122.000 „ „ „ „ = 8,216.500 „ „ „ auf den Staat.

Der Staatsschatz war demnach mit $^9/_{10}$ an dem Unternehmen betheiligt. An Stelle des mit Prot.-Uebereinkommen vom 19. October 1877 vereinbarten Ablösungsbetrages von 35 fl. pro Actie wurde vom Abgeordnetenhause lediglich ein solcher von 10 fl. pro Actie genehmigt. Bei Abzug der Caution per 50.000 fl., welche vom Staate für verfallen erklärt wurde, und unter Hinzurechnung der vom Staate übernommenen Lasten ergibt sich obiges Anlagecapital. Vgl. Beil. 532, 739 und 817, ferner S. 12.828—12.853, 12.858—12.866 Prot. d. VIII. Sess.

[2]) Vom Staate erworben auf Grund des mit dem Gesetze vom 8. April 1884 (R.-G.-Bl. Nr. 51) genehmigten Uebereinkommens ddo. 12. December 1883 und 21. Jänner 1884 laut Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 29. April 1884.

Der Staat übernahm zur Selbst- und Alleinzahlung die Emissionsschuld nach dem Stande pro 31. December 1883, und zwar:

	Gulden
4procentige Prioritätsobligationen per zusammen Nominale Silber	69,048.600
5procentige Actien, bezw. Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen mit Nominale Silber	42,416.600
zusammen mit . .	111,465.200

P.-Z.	Bezeichnung der Bahn	Kaufpreis	Aufwand für nachträgliche Investitionen bis Ende 1893	Gesammtaufwand am 31. December 1893	
				im ganzen	pro Kilometer
		Gulden ö. W.			
5.	Kaiser. Elisabeth-Bahn [1]) . .	164,009.972	10,728.662	174,738.634	185.460
6.	Pilsen—Priesen [2])	36,998.180	2,056.170	39,054.350	146.545

Außerdem verzichtete er auf die Rückzahlung der Garantieschuld.

Die eigentlichen Anlagekosten stellen sich pro 31. December 1884 auf 114,100.450·15 fl.

In Betreff dieser Bahn, sowie der Kronprinz Rudolf-Bahn und Vorarlberger Bahn vgl. Beil. 810 und 845 und S. 11.608—11.623, 11.642—11.643 und 12.547 Prot. d. IX. Sess., insbesondere die ausgezeichnete Rede Herbst's.

[1]) Erworben auf Grund des mit dem Gesetze vom 23. December 1881 (R.-G.-Bl. Nr. 141) genehmigten Uebereinkommens ddo. 24. December 1880 und 28. Jänner 1881 laut Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 16. Juni 1884.

Der Staat übernahm zur Selbst- und Alleinzahlung:

		Gulden
die Prioritätenschuld des steuerpflichtigen	4procentigen Mark-anlehens per Gold pari	26,700.000·—
„ „ „ steuerfreien		54,020.000·—
die Actienschuld I., II. und III. Emission per Nominale . . .		68,000.000·—
das Creditanstaltanlehen per Noten		14,051.219·59
die Forderung der königl. bayerischen Staatsbahnen für Braunau bis halbe Innbrücke, Gold pari		507.772·15
das Anlehen beim Pensionsinstitute zum Baue des Administrationsgebäudes in Fünfhaus		730,980·57
zusammen an Emissionen und Darlehensschuld		164,009.972·31

nach dem Stande pro 31. December 1884 und verzichtete auf die Refundirung der Garantievorschüsse sammt Zinsen.

Vgl. Beil. 279 und 320 und S. 4818—4849, 4868—4888, 4891—4899, insbesondere die Reden von Schwab, Ruß, Groß und Herbst.

Die eigentlichen Anlagekosten stellen sich laut Abschluss des Bauconto pro 31. December 1880 auf 175,180.333·24 fl. ö. W.

[2]) Erworben auf Grund des mit dem Gesetze vom 8. Juni 1884 (R.-G.-Bl. Nr. 91) genehmigten Uebereinkommens vom 26. April 1884 laut Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 15. Juni 1884.

P.-Z.	Bezeichnung der Bahn	Kaufpreis	Aufwand für nachträgliche Investitionen bis Ende 1893	Gesammtaufwand am 31. December 1893 im ganzen	Gesammtaufwand am 31. December 1893 pro Kilometer
		Gulden ö. W.			
7.	Vorarlberger Bahn[1]) . . .	15,780.000	1,012.392	16,792.392	187.624

	Gulden
Der Staat erwarb diese Bahn gegen Uebernahme der 4procentigen Prioritäts-Obligationen I. Emission per Nominale Silber	11,940.000·—
4procentigen Eisenbahnschuldverschreibungen per Nominale Noten	7,157.600·—
zur Selbst- und Alleinzahlung, ferner gegen Verzicht auf die Forderung an die Gesellschaft für ihr gewährte Bauvorschüsse, per	7,000.000·—
Verzicht auf die Rechte als Gläubiger der Gesellschaft und der Uebernahme von 69.999 Theilschuldverschreibungen der Prioritätsschuld II. Emission Nominale	10,499.850·—
Uebernahme des aus dem Ankaufe der Nürschaner Flügelbahn rückständig gewesenen Kaufschillings per	183.670·24
Uebernahme des für 200 im Jahre 1881 bezogenen Kohlenwagen noch rückständigen Kaufschillings per	217.059·96
zusammen .	36,998.180·20

Vgl. Beil. 946 und 957 d. IX. Sess.

[1]) Erworben auf Grund des mit dem Gesetze vom 8. April 1884 (R.-G.-Bl. Nr. 51) genehmigten Uebereinkommens vom 11. December 1883 laut Kundmachung des Handelsministeriums vom 20. December 1885.

Der Staat übernahm zur Selbst- und Alleinzahlung die

	Gulden
4procentigen Prioritätsschulden der Gesellschaft per Nominale . .	9,792.000
in 5procentige Eisenbahnschuldverschreibungen umgetauschten Actien per Nominale	5,988.000
zusammen .	15,780.000

und verzichtete auf die Rückzahlung der Garantie- und Betriebsdeficitschuld.

Die eigentlichen Anlagekosten stellen sich pro 31. December 1885 auf 15,926.400 fl. ö. W.

P.-Z.	Bezeichnung der Bahn	Kaufpreis	Aufwand für nachträgliche Investitionen bis Ende 1893	Gesammtaufwand am 31. December 1893	
				im ganzen	pro Kilometer
		Gulden ö. W.			
8.	Kronpr. Rudolf-Bahn [1]) . .	154,746.300	6,478.738	161,225.038	202.138
9.	Erzherz. Albrecht-Bahn [2]) . .	23,506.700	— 1.729	23,504.971	129.934

[1]) Erworben auf Grund des mit dem Gesetze vom 8. April 1884 (R.-G.-Bl. Nr. 51) genehmigten Uebereinkommens vom 11. December 1883 laut Kundmachung des Handelsministeriums vom 28. August 1887.

Der Staat übernahm zur Selbst- und Alleinzahlung die Emissionsschuld nach dem Stande pro 31. December 1884, und zwar:

	Gulden	Gulden
4procentige Prioritätsanlehen in Silber Nominale .	70,194.600	
4 „ „ „ Gold pari	29,078.300	99,272.900
$4^3/_4$ „ Actien mit Nominale		55,473.400
zusammen mit .		154,746.300

und verzichtete auf die Rückzahlung der Garantieschuld.

Die eigentlichen Anlagekosten stellen sich laut Abschluss des Bauconto pro 31. December 1884 auf 157,959.900 fl. ö. W.

[2]) Auf Grund des mit dem Gesetze vom 28. August 1891 (R.-G.-Bl. Nr. 135) genehmigten Uebereinkommens vom 14. Juli 1890 (§ 9) vom Staate mit dem Zeitpunkte 1. Jänner 1892 erworben laut Kundmachung des Handelsministeriums vom 11. December 1891, Z. 36.258.

Der Staat übernahm an pro 31. December 1891 noch nicht eingelösten Titres zur Selbst- und Alleinzahlung:

	Gulden
das 4procentige Prioritätsanlehen, Emission 1890 per Nom. Silber	19,955.000
die an Stelle der Actien tretenden 4procentigen Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen per Nominale Silber	3,551.700
zusammen .	23,506.700

und verzichtete auf die Rückzahlung der Garantie- und Betriebsdeficitvorschüsse sammt Zinsen.

Die Anlagekosten betrugen am 31. December 1891 einschließlich der Nachtragsinvestitionen 27,368.930·99 fl. ö. W.

Vgl. Beil. 1139 d. X. Sess. und 103, 218 Prot., S. 834 ff. und 1990 ff. d. XI. Sess.

P.-Z.	Bezeichnung der Bahn	Kaufpreis	Aufwand für nachträgliche Investitionen bis Ende 1893	Gesammtaufwand am 31. December 1893	
				im ganzen	pro Kilometer
		Gulden ö. W.			
10.	Galizische Carl Ludwig-B. [1]) .	120,796.140	— 1.933	120,794.207	142.569
11. 12.	Dux-Bodenbach-Bahn [2]) . Prag-Duxer B. [2])	56,553.042	— 1.066	56,551.976	220.390

[1]) Auf Grund des mit dem Gesetze vom 25. November 1891 (R.-G.-Bl. Nr. 164) genehmigten Uebereinkommens vom 30. Juni 1891 (§ 1 und 3) laut Kundmachung des Handelsministeriums vom 9. December 1891, Z. 56.747, mit dem Zeitpunkte 1. Jänner 1892 erworben.

Der Staat übernahm zur Selbst- und Alleinzahlung

	Gulden
das 4procentige Prioritätsanlehen vom Jahre 1890 in Silber . .	74,505.000
die an die Stelle der Actien tretenden Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen (220.434 Stück à fl. 210)	46,291.140
zusammen .	120,796.140

und verzichtete auf die Rückzahlung der Garantieschuld.

Die Anlagekosten betrugen am 31. December 1891 einschließlich der Nachtragsinvestitionen 126,818.771·61 fl. ö. W.

Vgl. Beil. 257, 310, 313, Prot. S. 2396 ff., 3209 ff., 3380 ff., 3429 ff. d. XI. Sess.

[2]) Diese beiden fusionirten Bahnen wurden vom Staate auf Grund des mit dem Gesetze vom 11. April 1886 (R.-G.-Bl. Nr. 66) genehmigten Protokollar-Uebereinkommens vom 26. April 1884 mit dem Zeitpunkte 1. Jänner 1892 gegen eine in den Protokollen vom 25. Juli 1892 — genehmigt vom k. k. Handelsministerium und vom k. k. Finanzministerium unter dem 5. August 1892, Z. 37.981 — mit zusammen 3,199.500 fl. ö. W. fixirte, bis 30. Juni 1962 laufende, keinem Steuerabzuge unterliegende Jahresrente erworben. In der obigen Tabelle ist der Bauanlagewert pro 31. December 1891 angesetzt, welcher auch die von den Unternehmungen anläßlich der Verstaatlichung vertragsmäßig beigestellten Investitions-Pauschalbeträge mitenthält.

Staatsgarantievorschüsse, beziehungsweise Zinsen hieraus hafteten pro 31. December 1891 nicht aus.

Vgl. Beil. 1029 d. IX. Sess.; 6, 59, S. 647—661, 666—694, 709—734, 752—772, 2271 Prot. d. X. Sess.

P.-Z.	Bezeichnung der Bahn	Kaufpreis	Aufwand für nachträgliche Investitionen bis Ende 1893	Gesammtaufwand am 31. December 1893 im ganzen	Gesammtaufwand am 31. December 1893 pro Kilometer
		Gulden ö. W.			
13.	Eisenerz-Vordernberger Bahn [1])	5,970.000	—	5,970.000	306.154
14.	5/6-Antheile d. Wr. Verbindgsb. [2])	3,116.300	185.026	3,301.326	541.201
	Summe	705,128.213	36,516.923	741,645.136	167.581

[1]) Verstaatlicht auf Grund des Gesetzes vom 28. Juli 1892 (R.-G.-Bl. Nr. 119) in Gemäßheit des Uebereinkommens vom 31. October 1893 laut Kundmachung des Handelsministeriums vom 5. November 1893, Z. 58.446.

Mit Art. II des cit. Gesetzes wurde die Regierung ermächtigt, die genannte Bahn unter Uebernahme sämmtlicher Activen und Passiven der Unternehmung, ebenso der gesammten Prioritätsobligationenschulden, unter der Bedingung einzulösen, dass

a) die von dem Lande Steiermark zugesicherte Beitragsleistung, bestehend in 20 Jahresrenten zu 20.000 fl., in eine einmalige, mit Ende des Jahres 1894 fällig werdende Capitalszahlung im Betrage von mindestens 330.000 fl. umgewandelt werde;

b) die ausgegebenen Prioritätsactien im Nominalbetrage von einer Million Gulden ö. W. vom Staate zum Preise von höchstens 900.000 fl. ö. W. in Noten erworben werden, welcher Kaufpreis durch Begebung des Restbetrages von nicht begebenen Prioritätsobligationen zu bedecken ist und

c) die ausgegebenen Actien im Nominalbetrage von 700.000 fl. ö. W. ohne jedes Entgelt an den Staat abgetreten werden.

	Gulden
[2]) Ursprüngliche Kaufschillingsquote der 5/6 Antheile . . .	666.666·66
Investitionen bis 31. December 1883	560.572·80
Für Erwerbung des 1/6-Antheiles der Kaiser Ferdinands-Nordbahn laut Uebereinkommen vom 18. Jänner und 17. Juli 1885 (Pauschaleinlösungspreis)	600.000·—
Auf Grund des Gesetzes vom 30. Mai 1869 (R.-G.-Bl. Nr. 88) für Erwerbung von je 1/6-Antheil der österreichischen Nordwestbahn und der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft nach dem ausgewiesenen Buchstande der Wiener Verbindungsbahn pro 31. December 1888	1,289.060·04
zusammen .	3,116.299·50

Die Gestehungskosten stellen sich demnach bei den durch Kauf erworbenen Bahnen um 62.076 fl. pro Kilometer höher als bei den vom Staate gebauten Linien. [1])

[1]) Eine eigentümliche Art der Capitalsbeschaffung bilden die sogenannten Investitionsanlehen. Ueber diese spricht sich Kaizl in der 294. Sitz. d. XI. Sess. (am 19. Mai 1894) in folgender Weise aus:

„Wir haben in den letzten zwei Jahren ein eigentümliches Auskunftsmittel gewählt, um einer größeren extraordinären Belastung zu entgehen, und dieses bestand in gewissen versteckten Anlehen, welche mit Hilfe von ganz oder halb privaten Eisenbahnunternehmungen gemacht wurden, durch die Gründung sogenannter Investitionsfonde.

Es ist ja sehr erfreulich, wenn es auf diese Weise durch diese verdeckten Anlehen, zum Beispiel bei der Carl Ludwig-Bahn, Prag-Duxer Bahn und anderen Bahnen, gelingt, die Bedeckung für extraordinäre Ausgaben zu beschaffen.

Aber täuschen wir uns nicht über diese Worte Extraordinarium und Investition. Die ganze Entwicklung des Eisenbahnverkehres bringt es mit sich, dass derartige Erweiterungen und Neubauten ein jährlich wiederkehrender Bestandtheil des ganzen Budgets sind. Das ist selbstverständlich. Und nennen wir es Extraordinarium oder Ordinarium, die Thatsache bleibt, dass wir eigentlich von einem ordentlichen und einem außerordentlichen Extraordinarium reden sollten, wenn wir schon diese Distinction machen wollen.

Meine Herren! Diese verdeckten Anlehen und Investitionsanlehen werden ein Ende finden, aber die außerordentlichen Verwendungen werden kein Ende haben. Wenn sie auch heuer noch nicht ihr Ende finden, so finden sie es im nächsten oder übernächsten Jahre. Sie finden heuer das Ende noch nicht, weil es zum Glücke dem Spürsinne der Herren Vertreter des Handelsministeriums gelungen ist, wieder neue Investitionsanlehen zu entdecken und sich wieder neue Investitionsfonde, und zwar ganz ansehnliche, zu beschaffen, nämlich durch die Transaction mit der Lemberg-Czernowitzer Bahn, welche jetzt ein Darlehen von zehn Millionen Gulden auf eigenen Namen, aber auf Rechnung, Verzinsung und Amortisation des Staates aufzunehmen hat. Von diesen zehn Millionen Gulden werden, wenn ich nicht irre, dem Staat 3·4 Millionen Gulden refundirt, a conto einer sehr eigentümlichen Schuld, welche dadurch entstanden ist, dass diese Investitionen seinerzeit a conto der Betriebsrechnung ersetzt und somit vom Staate gezahlt wurden, während der Rest von 6·6 Millionen Gulden wieder dem Staate zur Disposition verbleibt und zunächst zum Baue von Localbahnen in der Bukowina 2c. verwendet werden soll. So hat man wieder eine kleine Hilfe, wieder ein kleines verdecktes Anlehen und so geht es vorläufig ohne größere Inanspruchnahme des eigentlichen Staatsbudgets. Diese Quellen werden aber versiegen und das Budget des Staatseisenbahnbetriebes wird mit grelleren Ziffern vor uns

Vom Staate auf eigene Rechnung werden betrieben:

1. Die erste ungarisch-galizische Eisenbahn (österreichischer Theil[1]), 146·5 *km* und

2. die ungarische Westbahn (steierische Linie[2]), 68·0 *km*.

3. Rücksichtlich der Lemberg-Czernowitzer Bahn[3]), welche seit dem 1. Juli 1889 vom Staate auf Rechnung der Gesellschaft betrieben worden war, erfolgte im Jahre 1894 die Uebernahme des Betriebes auf Rechnung des Staates. Derzeit wird daher außer den hier nicht in Betracht gezogenen Localbahnen nur mehr die mährische Grenzbahn vom Staate auf Rechnung der Gesellschaft betrieben. Nach einer Enuntiation des Handelsamtes gehen von den derzeit noch bestehenden Privatbahnen die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft, die Nordwestbahn und südnorddeutsche Verbindungsbahn, die böhmische Nordbahn, die böhmische Westbahn[4]) und die mährisch-schlesische Centralbahn der Verstaatlichung entgegen.

Wie steht es nun mit der **Verzinsung** des nachgewiesenen Anlagecapitales?

Fassen wir zunächst die erste Periode des Staatseisenbahnbetriebes, die Jahre 1876—1883, in's Auge, so erhalten wir nachstehende Resultate:

---

treten und die mäßig wachsenden Erträge werden nicht imstande sein, eine Deckung zu schaffen.

[1]) Verstaatlicht auf Grund des zwischen der Gesellschaft und der k. k. österreichischen Regierung abgeschlossenen Uebereinkommens ddo. 20. December 1888, beziehungsweise des Vertrages mit der k. ungarischen Regierung vom 23. December 1888, sowie der einschlägigen Gesetze nämlich des ungarischen Ges.-Art. XIV vom Jahre 1889 und des österreichischen Gesetzes vom 25. Mai 1889, R.-G.-Bl. Nr. 82 ab 1. Jänner 1889.

[2]) Auf Grund der sub Anm. 1 angeführten Gesetze und des Uebereinkommens ddo. 22. December 1888.

[3]) Verfügung des k. k. Handelsministeriums vom 20. Mai 1889 auf Grund des Sequestrationsgesetzes. Das Verstaatlichungs-Uebereinkommen siehe Sonnenschein's Zeitschrift, VII. Jahrgg., 29. Heft, S. 464.

[4]) Das Uebereinkommen betreffend die Einlösung der böhmischen Westbahn, rückwirkend vom 1. Jänner 1894, welches jedoch noch der Ratification der Legislative und der Generalversammlung bedarf, wurde vor kurzem perfectuirt.

Tabelle VII.

		im Jahre							
		1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883
dem Staate gehörige Bahnen	Reinertr. in fl. ö. W.	**71.732** [1])	**81.331** [1])	**203.771** [1])	**85.987** [1])	110.073	427.354	191.504	416.133
	Verzinſ. d. Geſammtanlagekoſten	—	—	—	—	0·12	0·46	0·21	0·35
	Verzinſ. d. vom Staate verw. Anlagecap. .	—	—	—	—	0·16	0·53	0·28	0·43
vom Staate betriebene Bahnen	Reinertr. in fl. ö. W.	—	**611** [1])	**63.727** [1])	**36.002** [1])	1,342.491	1,721.385	9,037.197	8,438.981
	Verzinſ. d. Geſammtanlagekoſten	—	—	—	—	0·72	1·02	2·38	1·94
	Verzinſung des verwendeten Anlagecap. .	—	—	—	—	0·75	1·09	2·43	1·99

[1]) Abgang.

Diese Resultate[1]) sprechen zu deutlich, als dass sie noch eines weiteren Commentares bedürften. In der ganzen Periode hat sich das

[1]) Welchen Ertragsrang damals die österreichischen Staatsbahnen unter den Bahnen Oesterreich-Ungarns und der angrenzenden deutschen Staaten eingenommen haben, illustrirt eine Vergleichung der oben für das Jahr 1880 ausgewiesenen Ertragsresultate mit nachstehender, der Beil. 690 d. IX. Sess. d. Abgh. entnommenen Tabelle.

Es haben im Jahre 1880 geliefert einen Betriebsüberschuss von mehr als

Procent des Anlagecapitales	in Oesterreich	in Ungarn	in den an Oesterreich angrenzenden deutschen Staaten Preußen, Bayern, Sachsen
	Kilometer Bahnen		
14	700	—	560
9	155	—	43
8	—	63	531
7	314	662	288
6	2.337	68	2.061
5	1.232	1.152	7.013
4·5	1.269	—	2.753
4	720	674	703
3·5	1.209	—	778
3	419	816	846
2·5	—	—	1.769
2	374	140	276
1·5	174	934	204
1	190	55	596
0·75	833	—	—
0·50	154	580	—
0·00	811	758	—
—	455	1.178	208
im ganzen durchschnittlich			
4·86	11.346	—	—
3·07	—	7.080	—
4·76	—	—	26.244

Anlagecapital der dem Staate gehörigen Bahnen nicht einmal mit einem Procent verzinst. So traurig diese Ergebnisse waren, lagen sie doch in der Natur der Sache. Der Mangel stabiler Verhältnisse, die Oscillationen im Entstehungsprocesse eines nach Ausgestaltung ringenden, mit den ungünstigsten Existenzbedingungen kämpfenden Systemes, die Sterilität der verstreuten, unbedeutenden Linien, ungünstige Betriebsverträge, zu deren Abschluss der Staat, um größere Kosten zu vermeiden, gezwungen war, sind genügende Entschuldigungsgründe.

Anders verhält es sich mit der zweiten Periode. In derselben betrugen die Betriebsüberschüsse (exclusive Bodensee-Dampfschiffahrt):

Tabelle VIII.

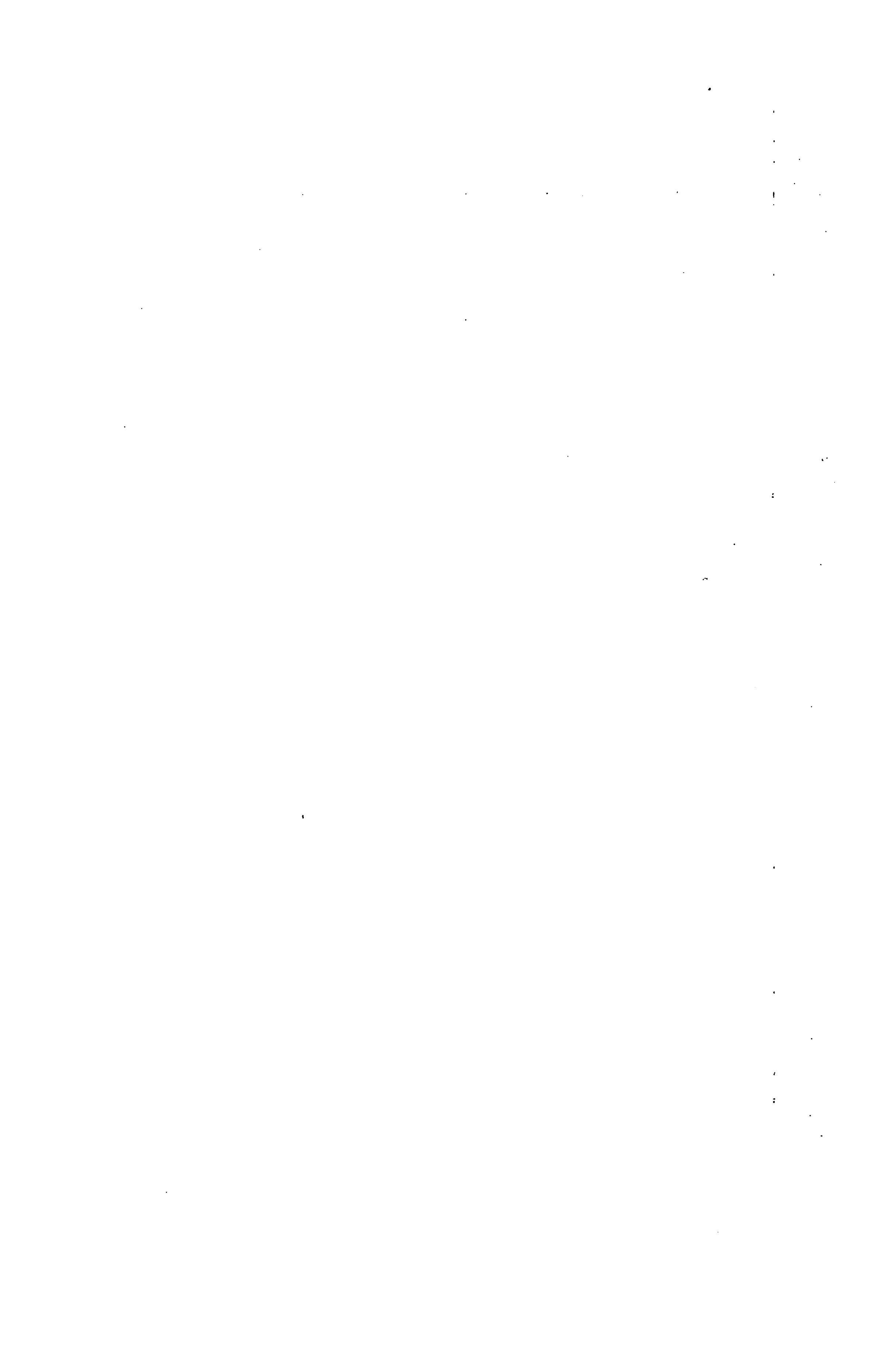
Im Jahre	Bei den dem Staate gehörigen Bahnen		
	im ganzen Gulden ö. W.	in Procenten der insgesammt investirten Anlagekosten	in Procenten des vom Staate aufgewendeten mittleren Anl.-Capitales
1884	11,483.632	2·30	2·41
1885	12,597.890	2·49	2·60
1886	14,539.530	2·74	2·83
1887	15,059.018	2·12	2·43
1888	16,865.578	2·32	2·65
1889	18,526.315	2·49	2·88
1890	19,219.890	2·54	2·74
1891	15,951.984	2·08	2·39
1892	18,592.582	1·90	2·12
1893	circa 22 Mill. (?) [1]	2·20	2·52

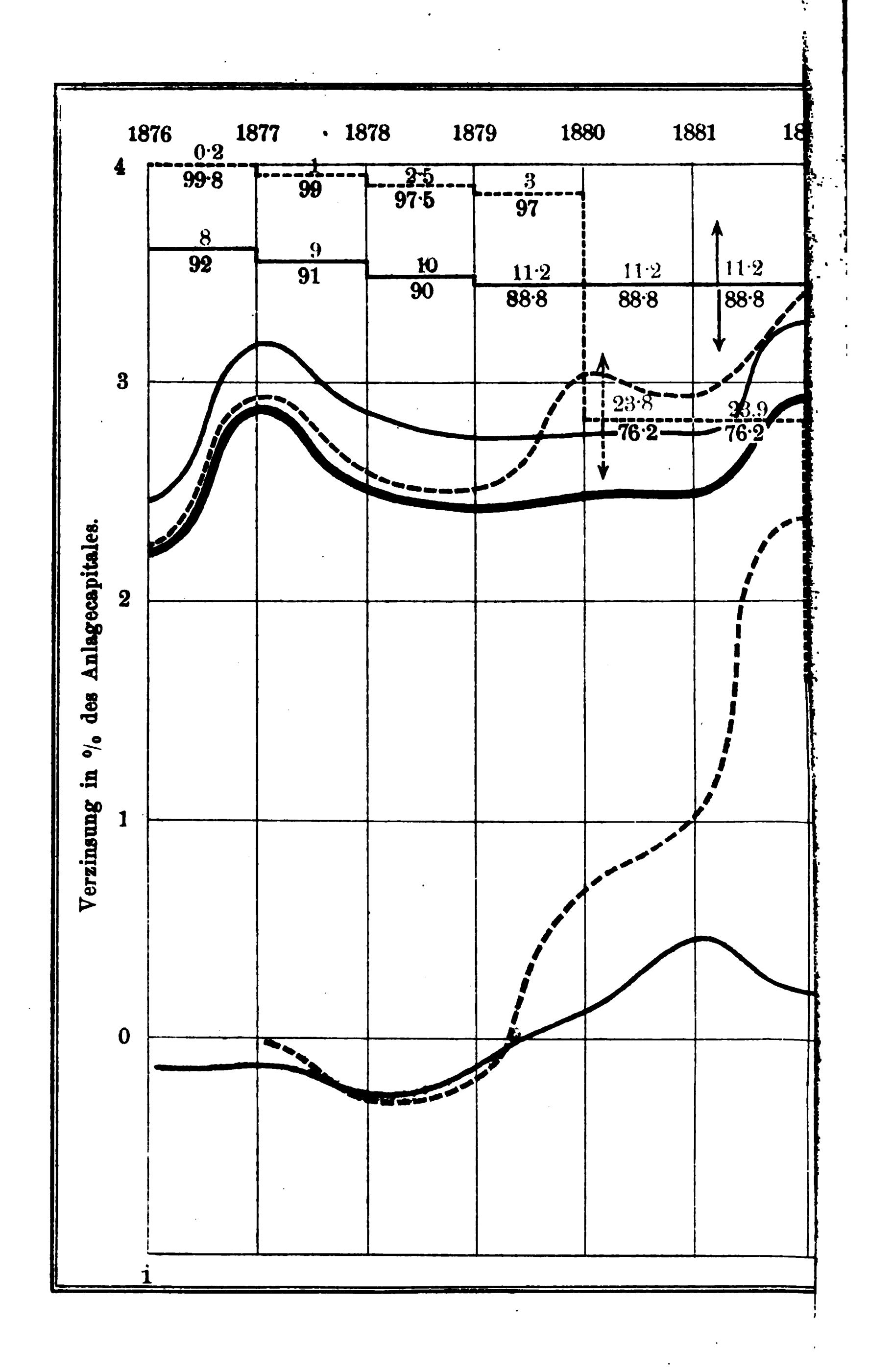
[1]) Die betr. Ziffer läßt sich mangels einer entsprechenden Differenzirung im Jahresberichte pro 1893 nicht vollständig genau bestimmen.

Im Jahre	Bei dem im Staatsbetriebe befindlichen Bahncomplexe		
	im ganzen Gulden ö. W.	in Procenten der insgesammt investirten Anlagekosten	in Procenten des vom Staate, bezw. von der Gesellschaft aufgewendeten mittleren Anlagecapitales
1884	14,825.802	1·98	2·35
1885	16,150.888	1·84	1·87
1886	18,766.074	2·43	2·46
1887	17,585.142	2·24	2·38
1888	19,309.562	2·40	2·60
1889	22,096.772	2·33	2·74
1890	23,448.519	2·56	2·69
1891	19,543.451	2·10	2·34
1892	18,568.930	1·73	1·96
1893	22,537.683	2·07	2·33

Diese Resultate können an sich gewiss nicht als günstig bezeichnet werden. Es fragt sich nur, ob dieselben nicht relativ zu Gunsten des Staatsbahnsystemes und speciell des Staatsbetriebes in Oesterreich sprechen. Diese Frage beantwortet sich durch eine Vergleichung der oben angeführten Resultate mit den Erträgnissen der bis zum Jahre 1894 verstaatlichten Bahnen einerseits und der noch bestehenden Privatbahnen Oesterreichs, sowie der wichtigsten europäischen Staatsbahncomplexe andererseits.

Fasst man zunächst, da ein Vergleich der Erträgnisse der einzelnen verstaatlichten Linien mit Rücksicht auf den Zeitpunkt vor und nach der Verstaatlichung durch das Contirungssystem der Staatsbahnen zur Unmöglichkeit wird, die Gesammtheit der bis Ende 1893 verstaatlichten österreichischen Privatbahnen ins Auge und vergleicht unter Zugrunde-





1876
1877
1878
1879
1880
1881
0·2
99·8
1
99
2·5
97·5
3
97
8
92
9
91
10
90
11·2
88·8
11·2
88·8
11·2
88·8
23·8
76·2
23·9
76·2
4
3
2
1
0
Verzinsung in % des Anlagecapitales.
i

legung des überhaupt investirten Gesammtcapitales die Erträgnisse der jeweiligen Staatsbahnen beziehungsweise im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen mit denen des jeweiligen Complexes der genannten Privatbahnen resp. der im Privatbetriebe befindlichen Linien, so ergibt sich für die Jahre 1876—1893 nachstehendes Graphikon (Tabelle IX). Aus demselben ist deutlich zu ersehen, dass mit dem Anwachsen der Verstaatlichung ein Sinken des Erträgnisses des Gesammtcomplexes eintritt. Während die betreffende Curve in den Jahren 1877—1882 nicht unter 2·40 heruntergeht und die Maxima der Jahre 1877 und 1882 2·88 und 2·91 betragen, fällt sie nach Eintritt der Verstaatlichung im Jahre 1883 auf 2·76, in den folgenden Jahren auf 2·19 und 2·17 und vom Jahre 1890, in welchem sie als Maximum dieser Periode nur 2·64 erreicht, im nächsten Jahre auf 2·21, um im folgenden Jahre 1892, in welchem nahezu der gesammte Bahncomplex verstaatlicht ist, auf die tiefste Depression von 1·74 zu gelangen. Berücksichtigt man den Umstand, dass der weitaus überwiegende Theil des Staatsbahncapitales aus den verstaatlichten Bahnen besteht (cf. S. 97), so ist man zu dem Schlusse berechtigt, dass diese Verschlechterung der Gesammtverzinsung nicht lediglich der notorischen Ertragsunfähigkeit der meisten gebauten Bahnen (z. B. Galizische Transversalbahn ꝛc.), sondern auch einem sinkenden Erträgnisse der verstaatlichten Bahnen zuzuschreiben ist.[1])

Diese Annahme wird durch das Ergebnis der Tabelle X bestätigt, welches beweist, dass durch die Uebernahme in den Staatsbetrieb keineswegs ein Steigen der Erträgnisse der garantirten Bahnen, beziehungsweise ein Sinken der Garantieleistungen eingetreten ist, sondern, dass diese Zuschüsse bei denjenigen Bahnen, rücksichtlich welcher das

---

[1]) Aus der qu. Tabelle ersieht man auch, welche Jahre für den Staatsbetrieb am günstigsten waren und ergeben sich durch den Zusammenhalt mit Tab. II mannigfache Schlüsse, in welcher Weise die Verstaatlichung oder die Bauaction auf das Steigen oder Sinken des Erträgnisses Einfluss genommen hat, da auch das Verhältnis der Anlagekosten der Staats- und Privatbahnen, beziehungsweise der im Staats- und Privatbetriebe befindlichen Bahnen zu einander und zu den Anlagekosten des Gesammtcomplexes, welche in jedem Jahre = 1 gesetzt wurden, ersichtlich ist.

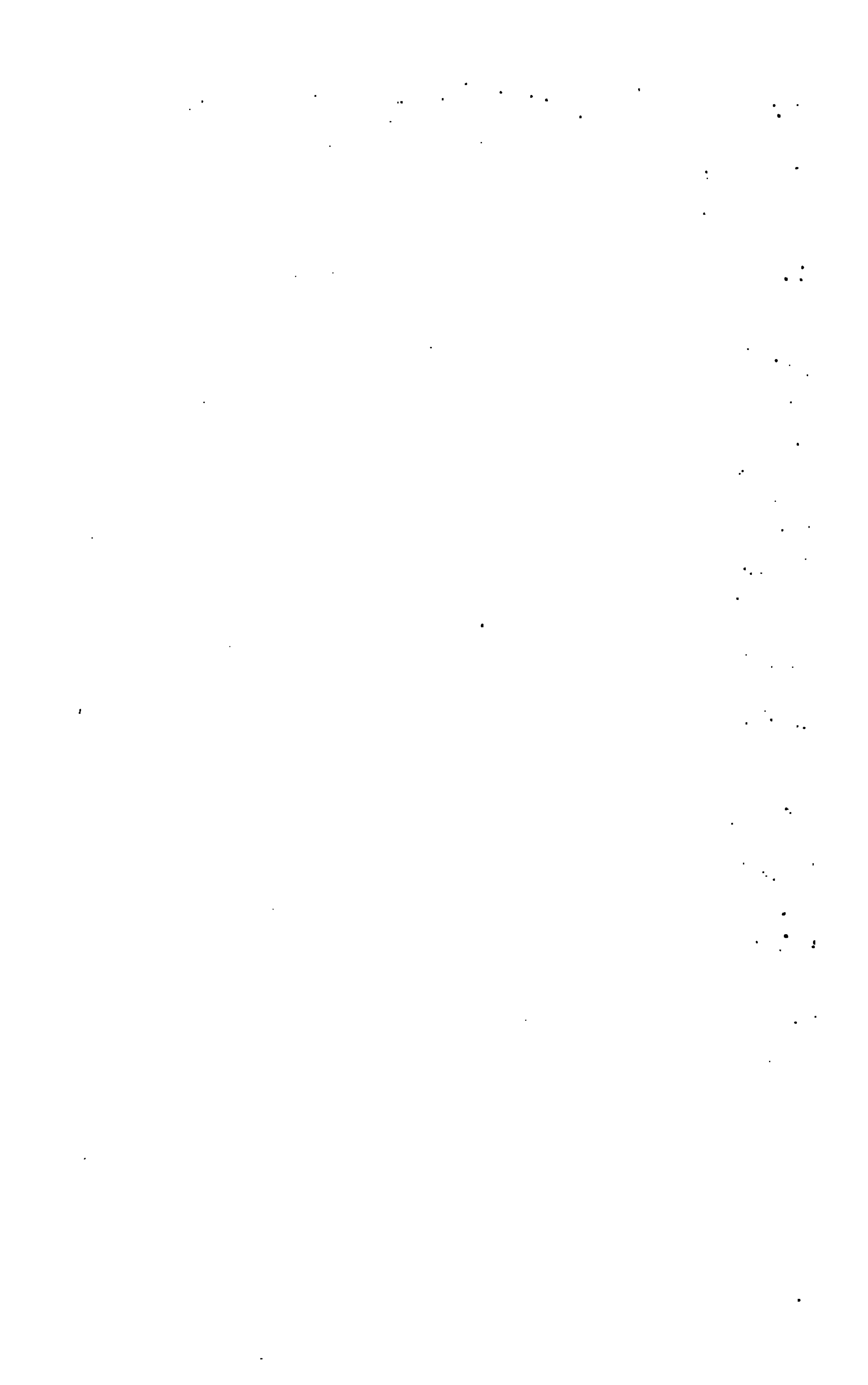
Tabelle X.

im Jahre	Garantiezuschüsse in Gulden ö. W. an die					
	Ung. Westbahn	I. Ung.-gal. Eisenb.	Erzh. Albrecht-Bahn	Mähr. Grenzbahn	Lemberg-Czern. B.	Summe
1876	341.475	1,362.973	928.254	339.501	1,019.333	3,991.536
1877	325.654	1,124.803	837.250	405.109	219.679	2,912.495
1878	354.827	1,076.832	855.090	397.118	1,250.686	3,934.553
1879	369.322	1,074.124	1. Aug. 886.806	346.096	1,186.296	3,862.644
1880	347.466	1,038.789	1880 884.290	327.401	1,362.340	3,960.286
1881	389.162	1,061.789	883.898	279.519	1,551.300	4,165.668
1882	284.814	953.328	1,002.381	1. Juni 318.879	1,868.654	4,428.056
1883	359.857	951.136	803.863	1883 293.047	1,028.814	3,436.717
1884	285.358	1,024.112	878.150	329.816	1,506.168	4,023.604
1885	232.527	1,205.258	1,069.851	357.199	1,617.215	4,482.050
1886	230.397	1,169.536	964.332	353.758	1,920.086	4,638.109
1887	247.771	849.458	818.963	302.779	2,200.000	4,418.971
1888	278.561	1. Jänner 1889 1,308.861	770.144	311.077	1,866.236	4,534.879
1889	79.082 [1]	685.725 [1]	835.254	300.720	1. Juli 1889 1,788.189	3,688.970
1890	234.161 [1]	1,294.109 [1]	702.727	251.481	1,755.216	4,237.694
1891	270.276 [1]	2,618.244 [1]	740.982	238.149	1,953.733	5,821.384
1892	298.589 [1]	1,351.846 [1]	— [2]	310.774	2,103.340	—
1893	— [3]	— [3]	— [2]	321.748	2,250.736	—

Durchschnitt 1876–1883: 3,836.494

Durchschnitt 1884–1891: 4,480.708

[1]) Rente. — [2]) Seit 1. Jänner 1892 im Eigenthume des Staates. — [3]) Nicht gesondert angeführt.



Tab. XII. (Pag. 115).

an

lbahn

89)

Öst.-ung. Bahnen

1892)

1889)

Netz

)

)

-Netz

)

)

Hauptb.

)

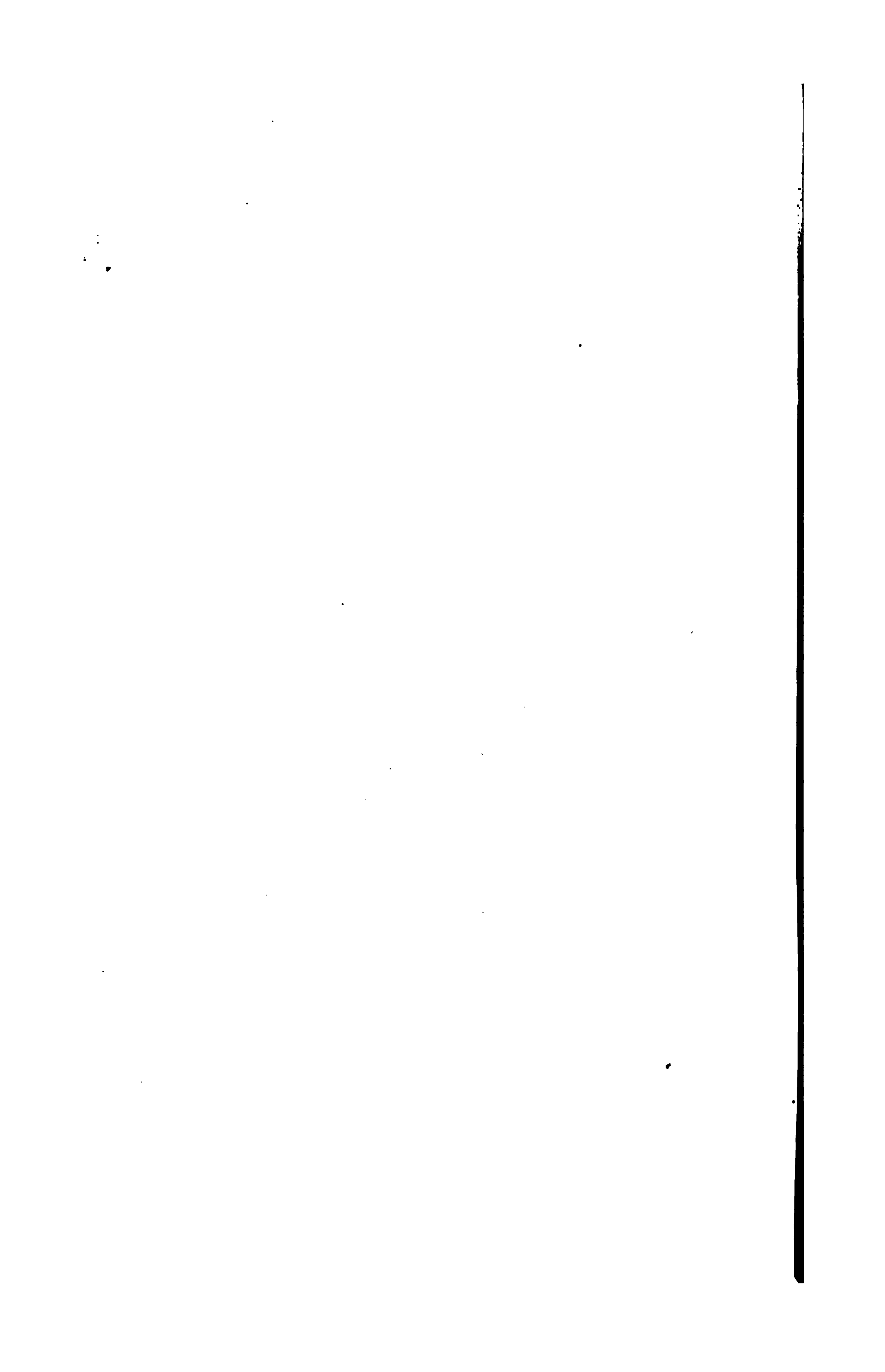
)

b.

0)

n

)



vorhandene Material einen Vergleich gestattet, d. i. bei der Erzherzog Albrecht-Bahn, mährischen Grenzbahn, ungarischen Westbahn, ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn und bei der Lemberg-Czernowitzer Bahn, sich entweder nicht geändert oder — und zwar zum größeren Theile — vergrößert haben. Wie nämlich eine Vergleichung des achtjährigen Durchschnittes von 1876—1883 mit dem achtjährigen Durchschnitte der Jahre 1884—1891 beweist, hat in summa eine Erhöhung um durchschnittlich 644.214 fl. pro anno, d. i. um 16·9% der ersteren Durchschnittssumme stattgefunden.

Noch ungünstigere Resultate liefert ein Vergleich der kilometrischen Ueberschüsse, des Betriebscoefficienten und der Verzinsungsergebnisse aus dem Staatsbetriebe mit den diesbezüglichen Resultaten der noch bestehenden österreichischen Privatbahnen und der jeweiligen Durchschnittsziffer der sämmtlichen österreichisch-ungarischen Bahnen für die Jahre 1884—1892 (Tab. XI—XIII). Die Staatsbahnen rangiren an vorletzter Stelle und hat nur noch die mährisch-schlesische Centralbahn und in Hinsicht auf den Betriebscoefficienten die südnorddeutsche Verbindungsbahn [1]) ein schlechteres Resultat aufzuweisen. Die Durchschnittslinie wird in keinem Jahre auch nur einmal erreicht.

Nicht viel besser gestaltet sich eine diesbezügliche Parallele mit den wichtigeren europäischen Staatsbahnen [2]), welche dem Verbande deutscher

---

[1]) Auch diese Hindernisse für den letzten Platz dürften in kurzer Zeit hinweggeräumt sein, da die Regierung mit löblichem Eifer bestrebt ist, die genannten beiden Bahnen ehestens dem Staatsbahnnetze einzuverleiben.

[2]) Hier mag auch ein interessanter Abriss über die Geschichte des italienischen Bahnwesens von Prof. Dr. Guglielmo Ferrero in Bologna (erschienen in der „Wiener neuen Revue", 5. Jahrg., Heft Nr. 24) Wiedergabe finden, der zu mancher traurigen Parallele herausfordert.

„... In Italien brach vor ungefähr zwanzig Jahren eine wahre psychische Epidemie aus, eine nationale Eisenbahnmanie. Die Eisenbahn wurde als schicklicher Aufputz betrachtet, welchen jede Stadt, jedes Dorf sein eigen nennen wollte, um nicht gegen die andern zurückzustehen. Selbstverständlich konnten nur wenige von diesen Bahnen activ sein, und nicht für alle konnte man Capitalisten finden, welche den Bau auf ihre Kosten und auf ihr Risico übernahmen. Dessenungeachtet verstand es eine Classe kühner Speculanten, diesen krankhaften Enthu-

vorhandene Material einen Vergleich gestattet, d. i. bei der Erzherzog Albrecht-Bahn, mährischen Grenzbahn, ungarischen Westbahn, ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn und bei der Lemberg-Czernowitzer Bahn, sich entweder nicht geändert oder — und zwar zum größeren Theile — vergrößert haben. Wie nämlich eine Vergleichung des achtjährigen Durchschnittes von 1876—1883 mit dem achtjährigen Durchschnitte der Jahre 1884—1891 beweist, hat in summa eine Erhöhung um durchschnittlich 644.214 fl. pro anno, d. i. um 16·9 % der ersteren Durchschnittssumme stattgefunden.

Noch ungünstigere Resultate liefert ein Vergleich der kilometrischen Ueberschüsse, des Betriebscoefficienten und der Verzinsungsergebnisse aus dem Staatsbetriebe mit den diesbezüglichen Resultaten der noch bestehenden österreichischen Privatbahnen und der jeweiligen Durchschnittsziffer der sämmtlichen österreichisch-ungarischen Bahnen für die Jahre 1884—1892 (Tab. XI—XIII). Die Staatsbahnen rangiren an vorletzter Stelle und hat nur noch die mährisch-schlesische Centralbahn und in Hinsicht auf den Betriebscoefficienten die südnorddeutsche Verbindungsbahn [1]) ein schlechteres Resultat aufzuweisen. Die Durchschnittslinie wird in keinem Jahre auch nur einmal erreicht.

Nicht viel besser gestaltet sich eine diesbezügliche Parallele mit den wichtigeren europäischen Staatsbahnen [2]), welche dem Verbande deutscher

---

[1]) Auch diese Hindernisse für den letzten Platz dürften in kurzer Zeit hinweggeräumt sein, da die Regierung mit löblichem Eifer bestrebt ist, die genannten beiden Bahnen ehestens dem Staatsbahnnetze einzuverleiben.

[2]) Hier mag auch ein interessanter Abriss über die Geschichte des italienischen Bahnwesens von Prof. Dr. Guglielmo Ferrero in Bologna (erschienen in der „Wiener neuen Revue", 5. Jahrg., Heft Nr. 24) Wiedergabe finden, der zu mancher traurigen Parallele herausfordert.

„ . . . In Italien brach vor ungefähr zwanzig Jahren eine wahre psychische Epidemie aus, eine nationale Eisenbahnmanie. Die Eisenbahn wurde als schicklicher Aufputz betrachtet, welchen jede Stadt, jedes Dorf sein eigen nennen wollte, um nicht gegen die andern zurückzustehen. Selbstverständlich konnten nur wenige von diesen Bahnen activ sein, und nicht für alle konnte man Capitalisten finden, welche den Bau auf ihre Kosten und auf ihr Risico übernahmen. Dessenungeachtet verstand es eine Classe kühner Speculanten, diesen krankhaften Enthu-

Eisenbahnverwaltungen angehören (Tab. XIV—XVI). Auch unter diesen nehmen die österreichischen Staatsbahnen fast ausnahmslos den vor- oder drittletzten Rang ein.

---

siasmus des italienischen Volkes auszubeuten und solchermaßen einen Ausgangspunkt zu einem riesenhaften Raubzug gegen die Staatsfinanzen zu finden. Und das italienische Volk begrüßte diese Speculationen in seiner Unerfahrenheit und Albernheit als hochpatriotisches Unternehmen, ohne daran zu denken, dass es die Kosten dieses Unternehmens aus seiner Tasche werde bezahlen müssen. Es bildeten sich Gesellschaften, die sich bereit erklärten, Eisenbahnen zu bauen, sofern man sie — in Anbetracht der schlechten Zeiten — nur einigermaßen pecuniär unterstützen wolle. Und die Regierung, angetrieben durch die Deputirten, die ihrerseits wieder durch ihre Wähler und durch die Eisenbahngesellschaften gespornt wurden, bewilligte fast immer die geforderten Subventionen. So wurden bloß in der Zeit von 1862 bis 1871 an drei Eisenbahngesellschaften mehr als 150 Millionen bewilligt. Andermals wieder waren es Speculanten-Consortien, welche auf eigene Rechnung Eisenbahnen bauten und für eine gewisse Zeit in Betrieb setzten, um dann später die Regierung unter Androhung der Betriebseinstellung zum Ankaufe zu zwingen. Und die Regierung, welche die Bevölkerung zu erbittern fürchtete, kaufte dieselben zu übertriebenen Preisen. Schließlich aber führte man — infolge von Zwischenfällen und Scandalen jeglicher Art — das System der Verstaatlichung ein, die Bahnen wurden als öffentliche, nicht mehr als private Unternehmungen behandelt, und allenthalben entstanden nun erst recht neue Eisenbahnlinien. Der Staat wurde zum alleinigen Eigentümer derselben, und um dahin zu gelangen, hatte die Regierung, theils für Neuanlagen, theils für Uebernahme bereits bestehender Bahnen, ein enormes Capital investirt, das auf über drei Milliarden Lire beziffert wird.

Welchen Nutzen hat nun der Staat aus dieser Anlage eines Riesencapitals gezogen? Der Gewinn betrug im Jahre 1889 die Summe von 8,340.150 Lire, was einer Verzinsung von 0·26 Procent gleichkommt!! Wie war dies möglich? Die Regierung, die sich im Jahre 1885 in argen Geldnöten befand, trat damals die Eisenbahnen an zwei große Privatgesellschaften ab, und zwar für die Summe von 265 Millionen Lire und auf sechzig Jahre, gegen Reservirung eines Antheiles am Gewinn. Und in der That erhielt der Staat im Jahre 1889 die Summe von 99 Millionen als seinen Gewinnantheil. Diese Summe musste die Regierung aber vertragsmäßig dazu verwenden, das ganze bewegliche Material (Locomotiven, Waggons) anzuschaffen und alle für die Instandhaltung der Linien, Brücken u. s. w. nötigen Arbeiten auszuführen, und sie musste überdies das Deficit der passiven Eisenbahnlinien bezahlen. Die zu diesem letzteren Behufe





Aus dem Gesagten, scheint wohl zweifellos hervorzugehen, daſs der Staatsbetrieb in Oesterreich keine besonderen Erfolge aufzuweisen hat. Es bleibt nur noch die bereits am Eingange dieses Abschnittes aufgeworfene Frage zu beantworten, ob durch die Inauguration des Staatsbahnsystemes eine Verminderung der dem Staate unter der Herrschaft des Garantiesystemes erwachsenen Lasten erfolgt ist. An die genaue Lösung dieser Frage, deren Beantwortung bereits wiederholt von Kaizl versucht wurde, dem auch das Verdienst gebührt, den rechten Weg gezeigt und die Unrichtigkeit der d. f. Darlegungen der Staatsverwaltung nachgewiesen zu haben, knüpfen sich außerordentliche Schwierigkeiten. Sie erfordert vor allem eine Feststellung der jährlichen Anforderungen der Garantieepoche an den Staatsschatz, sowie der Leistungen desselben nach Inauguration des Staatsbahnsystemes. Den Activposten, welche durch die reinen Betriebsüberschüsse der Staatsbahnen gebildet werden, standen in der ersten Periode des Staatsbahnsystemes als Passivum, außer den

---

nötige Summe betrug im Jahre 1889 allein nahezu 40 Millionen. Und so bleibt dem Staate nur eine ganz unbedeutende Summe übrig, welche die Verzinsung eines ungeheuren Capitals repräsentirt.

Das Resultat all dieser Uebelstände und Irrtümer kann man kurz folgendermaßen zusammenfassen: Eine Anzahl von Actionären, Unternehmern, Pächtern u. s. w. hat sich durch den Bau überflüssiger Eisenbahnen bereichert, dessen sämmtliche Kosten dem Lande zur Last fielen. Zwei große Gesellschaften, die nichts anderes zu thun haben, als die Eisenbahnen, deren Fundus vom Staate vollständig bestritten wird, in Betrieb zu halten, können gleichfalls ganz gute Geschäfte machen. Und so bedeuten die Eisenbahnen für das italienische Volk die totale Verschwendung eines sehr beträchtlichen Theiles des Nationalvermögens, der, wenn er zur Urbarmachung von Ländereien verwendet worden wäre, so große Reichtümer hervorgebracht hätte, daſs man damit weit zahlreichere Eisenbahnen, als gegenwärtig in Italien bestehen, mit Nutzen hätte in Betrieb setzen können. Statt dessen ist die Eisenbahn, die eines der größten Bereicherungsmittel der modernen Culturvölker bildet, in Italien eine Ursache des Ruins und der Armut geworden, ein verderblicher Luxus, für welchen ein nicht wohlhabendes Volk unnötigerweise einen großen Theil seiner Kräfte vergeudete. Statt die Zunahme des Wohlstandes zu beschleunigen, hat man dieselbe künstlich verzögert und dadurch die Entwicklung der Gesellschaft gehemmt." . . . .

weiterlaufenden, jedoch von Jahr zu Jahr verminderten Garantie-zuschüssen des Finanzetats, im Etat des Handelsministeriums die vom Staate zu bedeckenden Betriebsdeficite aus dem Staatsbahnbetriebe und jene Summen gegenüber, welche für die Verzinsung der auf Staatsbahnen im Extraordinarium und auf Grund specieller Credite (Notstandsanlehen) investirten Capitalien, deren Beschaffung zum größten Theile durch Begebung von Rente erfolgte, zu leisten sind. In der Verstaatlichungsperiode gesellten sich dazu die vertragsmäßigen Zahlungen für Verzinsung und Amortisation im Etat des Handelsministeriums, die Zinsen der Eisenbahnschuld und der Betrag, welcher sich als Verzinsung und Amortisation des für die Antheile der Wiener Verbindungsbahn in Annuitäten zu leistenden Capitales ergibt. Der Budgetbericht des heurigen Jahres — eine ausgezeichnete Arbeit Szczepanowski's — bringt (zum ersten Male) eine Zusammenstellung jener Ziffern, die sich auf Garantieleistung, Zinsen übernommener Eisenbahnschulden und Selbstbetrieb der Bahnen durch den Staat beziehen, für die Jahre 1868 bis 1894. Diese Zusammenstellung ist indeß, wie der Bericht selbst hervorhebt, insoferne unvollständig, als in ihr eben nicht der Verzinsungsaufwand für die aus dem laufenden Budget zum Bau, Kauf von Bahnen und zu neuen Investitionen gemachten Baarauslagen enthalten sind. Weiters erscheint in derselben das Erfordernis für die Amortisation der Eisenbahnschuld im derzeitigen Betrage von 2·4 Millionen Gulden, sowie die Verzinsung und Amortisation des für die Beschaffung eines Fahrparkes aufgenommenen Darlehens und des Capitales der Verbindungsbahn nicht berücksichtigt. Selbst wenn man die letztgenannten Posten außer Betracht läſst, so ergibt sich bei Annahme einer 5procentigen Verzinsung der aus dem laufenden Budget gemachten Investitionsauslagen jedoch unter Nichtberücksichtigung des Agios und der Geldbeschaffungskosten, welche aus der Differenz zwischen dem Begebungs- und Tagescourse (eventuell Pariwerte) der Rente resultiren, das in Tab. XVII und XVIII (graph. Tab. XIX) verzeichnete Resultat. Folgt man dem Berechnungsvorgange des Budgetberichtes und scheidet die beiden anormalen Jahre 1885 und 1893 aus, obgleich es, da die Rückzahlungen dieser Jahre ebenso wie die übrigen Refundirungen von Ga-

Jahre
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94



Tabelle XVII.

Jahr	1. Zinsen, Amortisation und Garantien für Bahnen im Etat des Handels-Ministeriums	2. Zinsen der Eisenbahnschuld (ohne Tilgung) im Etat der Staatsschuld	3. 5% Zinsen der für Kauf, Bau, Vorschüsse und Investitionen aus dem laufenden Budget verwendeten Summen	I. Summe der Rubrik 1, 2 und 3	II. Reiner Betriebsüberschuss der Staatsbahnen	III. **Ueberschuss** Abgang	
	Millionen Gulden ö. W.						
1868	—	—	—	—	0·2	**0·20**	
1869	—	—	0·15	0·15	0·1	0·05	
1870	—	—	0·15	0·15	0·1	0·05	
1871	—	—	0·15	0·15	0·1	0·05	
1872			0·17	0·17	—	0·17	10jähriger Durchschnitt 2·02 (1872–1881)
1873	—	—	0·17	0·17	0·2	**0·03**	
1874	—	—	0·17	0·17	0·1	0·07	
1875	—	—	1·50	1·50	0·1	1·40	
1876	—	—	2·31	2·31	0·1	2·21	
1877	—	—	3·03	3·03	0·2	2·83	
1878	—	—	3·27	3·27	0·2	3·07	
1879	—	—	3·47	3·47	0·1	3·37	
1880	—	—	3·61	3·61	0·1	3·51	
1881	—	—	3·92	3·92	0·3	3·62	
1882	9·1	—	4·44	13·54	9·8	3·74	12jähriger Durchschnitt 13·63 (1882–1893)
1883	9·1	—	5·67	14·77	8·2	6·57	
1884	22·0	—	7·35	29·35	11·4	17·95	
1885	21·9	—	7·82	29·72	12·1	17·62	
1886	22·3	0·8	8·49	31·59	15·1	16·49	
1887	9·2	7·8	9·12	26·12	16·7	9·42	
1888	5·4	13·5	9·93	28·83	18·6	10·23	
1889	0·9	20·0	10·55	31·45	20·1	11·35	
1890	2·7	19·9	11·21	33·81	19·4	14·41	
1891	2·7	19·3	11·78	33·78	17·2	16·58	
1892	9·4	19·4	12·31	41·11	20·5	20·61	
1893	9·9	22·0	13·13	45·03	26·5	18·53	
1894 (präl.)	7·2	24·3	13·72	45·22	26·2	19·02	

Tabelle XVIII.

Jahr	1. Ueberschuss eventuell Abgang aus dem Staatsbahnbetriebe	2. Eisenbahngarantien unter Subventionen und Dotationen (Rückzahlung)	3. Jährliche Nettozahlungen	
	Millionen Gulden ö. W.			
1868	**0·20**	0·2	—	
1869	0·05	3·4	3·45	
1870	0·05	5·9	5·95	
1871	0·05	6·2	6·25	
1872	0·17	11·2	11·37	Durchschnitt 20·76 (1872–1881)
1873	**0·03**	16·6	16·57	
1874	0·07	18·0	18·07	
1875	1·40	22·6	24·—	
1876	2·21	24·7	26·91	
1877	2·83	19·6	22·43	
1878	3·07	18·5	21·57	
1879	3·37	20·7	24·07	
1880	3·51	17·9	21·41	
1881	3·62	17·6	21·22	
1882	3·74	13·5	17·24	
1883	6·57	14·3	20·87	Durchschnitt 21·05 (1883–1893)
1884	17·95	8·9	26·85	
1885	17·62	**6·7** (+ 14·3)	10·92 (25·22)	
1886	16·49	9·9	26·39	
1887	9·42	5·0	14·42	
1888	10·23	7·9	18·13	
1889	11·35	5·1	16·45	
1890	14·41	5·5	19·91	
1891	16·58	5·2	21·78	
1892	20·61	7·9	28·51	
1893	18·53	0·5 (+ 3·4)	19·03 (22·43)	
1894	19·02	4·0	23·02	

	Jahr
	1882/3
	1883/4
	1884/5
	1885/6
	1886/7
	1887/8
	1888/9
	1889/90
	1890/1
	1891/2
	1892/3

1).

Jahr	0	10	20	30	40	5
1882/3						
1883/4						
1884/5						
1885/6						
1886/7						
1887/8						
1888/9						
1889/90						
1890/1						
1891/2						
1892/3						

200

Vien

der

erhäl

fü

rantieschulden, eigentlich der Zinsbürgschaftsperiode gutgeschrieben werden müssen, richtiger wäre, diese Beträge von Anfang an auszuscheiden, und nimmt man den Durchschnitt für die Jahre vor und nach Beginn der Verstaatlichung, so findet man, dass im 10jährigen Durchschnitte vor der Verstaatlichung 20·76, nach der Verstaatlichung 21·05 Millionen jährlich gezahlt werden mussten. Nach dem Voranschlage pro 1894 stellt sich dieses Erfordernis auf 23·02 Millionen Gulden. Der Betrag des zweiten Durchschnittes, resp. das Präliminare würde sich bei Berücksichtigung der oberwähnten Posten (Amortisation der Staatsschuld ꝛc.) auf circa 23·35 Millionen, beziehungsweise auf circa 25·68 Millionen erhöhen. Es ergab sich daher in den 10 Jahren nach 1882 eine Ausgabenvermehrung um durchschnittlich 0·29, resp. 2·59 Millionen jährlich.[1]) Vergleicht man damit die Resultate des preußischen Staatsbahnwesens (Tab. XX und XXI), so findet man, dass die Reineinnahmen der preußischen Staatsbahnen alljährlich nicht nur das volle Zinsen- und Amortisationserfordernis für die Eisenbahncapitalschuld bedeckt, sondern auch noch die Zinsen für die gesammte Staatsschuld und außerdem beträchtliche Ueberschüsse gebracht haben, die im Jahre 1889/90 ihren Höchstbetrag mit fast 145 Millionen Mark erreichten.

Dabei darf nicht vergessen werden, dass, wie sich dies aus einer Vergleichung des Garantiecontos der nicht verstaatlichten Bahnen ergibt, die Garantielasten des Staates, welche im Jahre 1876 ihr Maximum erreicht hatten, selbst im Falle des Fortbestandes des Garantiesystemes zweifellos eine Verminderung erfahren hätten.

---

[1]) Der traurigen Thatsache gegenüber, dass das Staatsbahnsystem die auf dasselbe gesetzten Hoffnungen einer Verminderung der enormen staatlichen Lasten nicht erfüllt, sondern diese Lasten vielmehr erhöht hat, vermag der vom Budgetberichterstatter hervorgehobene Umstand, dass — wie überall — auch in Oesterreich seit dem Jahre 1876 die Intensität des Verkehres sich verdoppelt und dadurch die volkswirtschaftliche Bedeutung des Eisenbahnwesens außerordentlich zugenommen habe, nur einen sehr mäßigen Trost zu gewähren. Es erinnert dies unwillkürlich an die Worte jenes wackeren Gewerbsmannes, welcher auf die Frage, wie er denn dabei bestehen könne, wenn er jedes Stück Waare unter dem Erzeugungspreise verkaufe, antwortete: „Die Menge muss es machen."

Wir ersehen daher, dass alle eingangs gestellten Fragen eine für das österreichische Staatsbahnwesen durchwegs ungünstige Beantwortung erfahren. Dieses System, wie es eingeleitet wurde und executirt wird, erweist sich unfähig, die Finanzen zu entlasten. Weit entfernt, die bei seiner Einführung auf dasselbe gesetzten Hoffnungen zu verwirklichen — damals fiel es allerdings noch Niemandem ein, im Gebührenprincip den Leitstern des Systems zu sehen — hat es dem Staatssäckel bisher vermehrte Opfer auferlegt und bildet eine Quelle stetiger neuer Belastung.

V.

Er meint: Das ist der wunde und faule Punkt unseres Staatshaushaltes überhaupt, der auf verschiedene Weise auf die Entwicklung der ganzen Volkswirtschaft zurückwirkt.

(Szczepanowski in d. 294. Sitzg d. XI. Sess. d. Abgh.)

Werfen wir rückschauend einen letzten Blick auf die finanziellen Erfolge der österreichischen Eisenbahnpolitik.

Die erste Periode der activen Betheiligung des Staates, im Beginne des Aufschwunges jäh abschließend mit einer finanziellen Donquichoterie, kostet dem Staate weit über 200 Millionen, den „wirtschaftlichen Aufschwung des Eisenbahnwesens" der Garantieepoche bezahlt er aus eigener Tasche mit mehr als einer halben Milliarde und das in Oesterreich zum zweiten Male entdeckte Staatsbahnsystem repräsentirt heute an verlorenen Zinsen und nicht bezahlten Amortisationen ein „Soll" von circa 300 Millionen. In summa: **über eine Milliarde verlorenen Nationalvermögens** und die traurige Perspective, dass die zweite Milliarde, welche in den Staatsbahnen fundirt ist, bei der gegenwärtigen Gestaltung des Staatsbahnwesens eine Quelle fortwährend wachsender finanzieller Calamitäten bilden muss.

Ob unter diesen Umständen eine kostspielige Experimentalpolitik am Platze ist, ob es nicht vielmehr vor allem geboten wäre, ernsthaft alle Mittel der Besserung zu erwägen, erscheint zum mindesten der Ueberlegung wert. Möge es ein gütiges Schicksal verhüten, dass

Guglielmo Ferrero's Worte über Italien auch für Oesterreich Geltung erhalten: „Statt dessen ist die Eisenbahn, die eines der größten Bereicherungsmittel der modernen Culturvölker bildet, eine Ursache des Ruins und der Armut geworden, ein verderblicher Luxus, für welchen ein nicht wohlhabendes Volk unnötigerweise einen großen Theil seiner Kräfte vergeudete."



Druck von Gottlieb Gistel & Comp. in Wien.

